

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	3
2	RECOMMANDATIONS GENERALES EN MATIERE DE MOBILITE ET D'ACCESSIBILITE	5
2.1	RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE SUIVI DU PLAN DE MOBILITÉ	5
2.1.1	<i>Désignation d'une personne-relais au sein de l'Administration</i>	5
2.1.2	<i>Outil d'évaluation continue du Plan de Mobilité</i>	5
	→ Campagnes de comptages régulières avant et après mise en œuvre d'aménagements	5
	→ Evaluation du nombre d'accidents et de leur localisation	5
	→ Relevés de vitesse par la Police	6
	→ Comptages du nombre de voyageurs sur les lignes de transports en commun	6
	→ Mise à jour de l'enquête sur la mobilité scolaire	6
	→ Comptages réguliers par types d'usagers (voitures, cyclistes, piétons, etc.) à des endroits stratégiques	6
2.1.3	<i>Sensibilisation/Information/Animation</i>	7
	→ La mise en place de campagnes d'information et de sensibilisation	7
	→ La mise en place de plateformes de covoiturage	8
	→ La création de diverses animations	9
2.2	RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE CIRCULATION ROUTIÈRE	10
2.2.1	<i>Signalisation directionnelle</i>	10
2.2.2	<i>Signalisation de police</i>	12
2.2.3	<i>Incidence sur la mobilité des projets d'urbanisation</i>	13
	→ Exiger une évaluation des impacts sur la mobilité	13
	→ Assurer la cohérence avec les plans d'aménagement	13
	→ Agir au niveau de l'attribution des permis.....	14
	→ Adopter un canevas d'analyse	15
2.2.4	<i>Stationnement</i>	17
	→ Etablir un plan global de gestion du stationnement	18
	→ Réorganisation générale du stationnement	19
	→ Implémenter une véritable politique du stationnement	20
	→ Réglementation, emplacements pour livraisons des commerces, emplacements PMR, etc.).....	20
	→ Contrôle des infractions en matière de stationnement ;.....	21
2.2.5	<i>Sécurité routière</i>	21
	→ Le renforcement des contrôles préventifs et répressifs.....	22
	→ Une analyse régulière des données sur les accidents de la route.....	22
	→ Mise en œuvre d'aménagements de sécurité et de convivialité	22
2.2.6	<i>Protection des zones résidentielles</i>	23
	→ Création et gestion de projets zones résidentielles, zones 30 et de rencontre.....	23
2.3	RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORTS EN COMMUN.....	25
2.3.1	<i>Amélioration des liaisons existantes : structure et niveaux d'offre</i>	25
	→ Des offres renforcées vers les pôles voisins	26
	→ Des dessertes complémentaires plus régulières	26
2.3.2	<i>Mise en place d'un transport public de proximité</i>	28
	→ Mise en place d'une ligne de bus local	28
	→ La mise en place d'une « Plateforme de mobilité » sur Seneffe (voire par extension sur les deux entités de Seneffe et Manage).....	31
2.3.3	<i>Transport scolaire</i>	32
2.3.4	<i>Amélioration de l'intermodalité</i>	34
	→ Faire de la gare de Manage un véritable pôle multimodal	34
	→ Aménager la Place de la gare de Familleureux dans un esprit multimodal.....	37
2.3.5	<i>Desserte des zones d'activités</i>	38
	→ Mise en place d'une desserte expérimentale entre le cœur de ces zonings et la gare de Manage	38
2.3.6	<i>Optimisation des conditions de lisibilité et de confort du réseau bus</i>	40
	→ Améliorer l'état des infrastructures	40
	→ Mettre à disposition de la clientèle une information transport de qualité	40
2.4	RECOMMANDATIONS EN MATIÈRE DE MODES DOUX	41
2.4.1	<i>Circulation piétonne et Personnes à Mobilité Réduite</i>	41
	→ Promotion de la marche à pied	41
	→ La constitution d'un réseau.....	43

→ La réalisation d'infrastructures adaptées.....	43
→ Mesures d'accompagnement et promotion.....	45
2.4.2 <i>Liaisons cyclables</i>	46
→ La création d'itinéraires cyclables.....	46
→ La réalisation d'infrastructures	46
→ Mesures d'accompagnement et de promotion.....	48
2.4.3 <i>Sécurisation d'abords d'écoles</i>	49
→ Une extension du périmètre et une meilleure identification des sites.....	50
→ Les « Chemins de l'école »	50
3 UN PROJET-PHARE : L'AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE AUX ZONINGS	51
4 TABLEAU DE BORD DE SENEFFE	56
5 FICHES-PROJETS DE SENEFFE	57
6 TABLEAU DE BORD DE MANAGE	58
7 FICHES-PROJETS DE MANAGE.....	59

1 INTRODUCTION

Avec cette phase 3, nous entrons pleinement dans « le vif du sujet » puisqu'il s'agit d'une étape d'énumération des actions à entreprendre pour mener à bien ce Plan interCommunal de Mobilité. Si les communes de Seneffe et Manage ont certaines problématiques communes à traiter ensemble par souci d'efficacité (par exemple, l'accessibilité aux zonings), d'autres difficultés spécifiques à chaque entité nécessitent d'être abordées de manière distincte. Pour cette raison, ce rapport de phase 3 se décline en cinq grandes parties :

- ⇒ **Les recommandations générales en matière de mobilité et d'accessibilité ;**
- ⇒ **Un projet-phare : l'amélioration de l'accessibilité aux zonings ;**
- ⇒ **Le tableau de bord de Seneffe ;**
- ⇒ **Les fiches-projets de Seneffe ;**
- ⇒ **Le tableau de bord de Manage ;**
- ⇒ **Les fiches-projets de Manage.**

Les recommandations générales en matière de mobilité et d'accessibilité : cette partie consiste en une énumération de recommandations générales destinées à améliorer la mobilité au sein du territoire.

Le projet-phare de ce Plan interCommunal de Mobilité est d'améliorer l'accessibilité aux nombreuses zones d'activités économiques situées sur le territoire. Très vite, cet enjeu est apparu comme essentiel pour les deux communes qui subissent quotidiennement les impacts en matière de mobilité de la présence de ces pôles générateurs de trafic. Faciliter l'accès des poids lourds est apparu comme une issue importante pour améliorer la sécurité des quartiers résidentiels. En effet, des camions se retrouvent régulièrement dans les centres villageois, faute d'un itinéraire cohérent vers les zonings. Cette phase 3 a donc notamment pour ambition d'apporter une solution à ce souci majeur d'accessibilité.

Les tableaux de bord consistent en un catalogue des actions à entreprendre à court, moyen et long termes sur les deux entités pour améliorer la mobilité et l'accessibilité du territoire. Ils se composent de plusieurs éléments :

- ⇒ Rappel de l'enjeu de phase 2 ;
- ⇒ Rappel de l'objectif opérationnel de phase 2 ;
- ⇒ Numérotation des actions à entreprendre ;
- ⇒ Enoncé du projet/de l'action ;
- ⇒ Description succincte et rappel du contexte ;
- ⇒ Type de projet ;
- ⇒ Identification des partenaires ;

- ⇒ Interaction éventuelle avec l'autre commune partenaire de ce PiCM ;
- ⇒ Estimation budgétaire sous la forme d'étoiles (de 1 étoile pour un projet peu coûteux à 3 étoiles pour un projet très coûteux) ;
- ⇒ Sources potentielles de financement ;
- ⇒ Taux de subsidiation envisageable ;
- ⇒ Lien avec un ou plusieurs autres projets du PiCM ;
- ⇒ Priorité dans la stratégie de mobilité (de 1 à 3) ;
- ⇒ Renvoi vers une éventuelle fiche-projet.

Les **fiches-projets** permettent d'affiner certains projets énoncés dans le tableau de bord. Elles consistent en un outil pratique et rapide pour la commune dans le cas d'un appel à projet ou d'une demande de subsides auprès des instances régionales. Ces fiches reprennent les éléments suivants :

- ⇒ Intitulé du projet ;
- ⇒ Rappel de l'enjeu et de l'objectif opérationnel du PiCM ;
- ⇒ Description du projet ;
- ⇒ Justification du projet ;
- ⇒ Localisation du projet ;
- ⇒ Tâches à réaliser ;
- ⇒ Maître d'ouvrage et partenaires ;
- ⇒ Objectif(s) visé(s) par le projet ;
- ⇒ Lien avec un autre projet du PiCM ;
- ⇒ Estimation globale du coût ;
- ⇒ Origine du financement ;
- ⇒ Programme de réalisation et priorités ;
- ⇒ Eventuelles annexes.

2 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET D'ACCESSIBILITÉ

2.1 Recommandations en matière de suivi du Plan de Mobilité

2.1.1 Désignation d'une personne-relais au sein de l'Administration

Il s'avère indispensable que chaque commune désigne une personne-relais au sein de son équipe. Celle-ci doit avoir une connaissance approfondie de la commune et des problématiques en termes de mobilité liées à celle-ci. Cette personne doit assurer un suivi de l'évolution de la mobilité au sein de la commune. Elle a un rôle important de relais auprès des pouvoirs politiques, du personnel de l'administration et la population. Son objectif est d'assurer une communication entre ces différents acteurs afin de mettre en avant les problématiques réellement présentes au niveau de la mobilité des entités.

Cette personne devra s'assurer que les aménagements réalisés à la suite du PiCM solutionnent les problématiques relevées préalablement, et assurer un suivi à ceux-ci. Une communication intercommunale entre ces personnes relais s'avèrerait bénéfique pour les communes concernées. Notons que la participation de la zone de Police renforcera la localisation des problèmes qui subsisteraient dans le futur et offrira des pistes de réflexion pour y remédier.

Une personne-relais doit rassembler tous les acteurs cités ci-dessus afin d'assurer une mobilité prospère et durable au sein de l'entité.

2.1.2 Outil d'évaluation continue du Plan de Mobilité

Afin d'assurer un suivi concret et utile du plan de mobilité, il est indispensable d'élaborer une méthode d'évaluation de celui-ci. Cette évaluation devra être continue, se baser sur le long terme et comporter les points suivants :

→ Campagnes de comptages régulières avant et après mise en œuvre d'aménagements

Ces campagnes permettront d'établir un lien de cause à effet entre les aménagements réalisés et la circulation enregistrée en ces points. Les comptages illustreront si la fonctionnalité poursuivie en termes d'aménagements est d'application, ou si ces aménagements sont insuffisants.

→ Evaluation du nombre d'accidents et de leur localisation

Avec la collaboration de la Police, il est possible de répertorier tous les accidents enregistrés sur le territoire communal et de les localiser. Cette localisation permettra de vérifier si des aménagements ont été réalisés en ces lieux et si ceux-ci jouent leur rôle, où si d'autres lieux

nécessitent des aménagements dans le futur. Après avoir défini les causes principales des accidents, une discussion sur les aménagements les plus adaptés aux différents lieux devra avoir lieu.

➔ *Relevés de vitesse par la Police*

La localisation de ces contrôles de vitesse dans les lieux stratégiques de la commune permettra de voir l'évolution avant et après l'installation d'aménagements. Ces contrôles permettront de savoir si les aménagements mis en place sont suffisants et ont un effet sur la vitesse. Les contrôles de vitesse au niveau des abords d'écoles seront nécessaires pour optimiser la sécurité des écoliers.

➔ *Comptages du nombre de voyageurs sur les lignes de transports en commun*

Réaliser une collaboration avec la SNCB et le TEC Hainaut et le TEC Brabant Wallon, afin de connaître l'évolution du nombre d'usagers. La valorisation des transports en commun doit se faire en collaboration avec tous les acteurs (SNCB, TEC Hainaut et Brabant Wallon, commune de Manage, commune de Seneffe.) La mise en place d'une plateforme multimodale, permettra le transfert d'une partie du trafic automobile vers les transports en commun. Une analyse continue du nombre de voyageurs permettra d'établir si le changement se fait de manière positive et si la sensibilisation est suffisante auprès des usagers.

➔ *Mise à jour de l'enquête sur la mobilité scolaire*

Une collaboration avec les institutions scolaires et une réactualisation de l'enquête scolaire régulière (1x tous les 2 ans), permettront de répondre à la demande. L'objectif est de substituer les déplacements scolaires en voiture, par des déplacements en transport en commun ou doux. De plus, cette réactualisation ouvrira la porte à la mise en place future de transports alternatifs tels que le bus de ramassage, le pédibus,...

➔ *Comptages réguliers par types d'usagers (voitures, cyclistes, piétons, etc.) à des endroits stratégiques*

Ce type de comptages en collaboration avec la zone de Police permettra de qualifier les usagers selon le lieu. Ils permettront en outre d'aménager ces lieux en concordance avec les usagers de celui-ci. Ces aménagements tiendront compte par exemple du transit d'engins agricoles, de poids lourds, de cyclistes,...

Cette évaluation devra être communiquée auprès des pouvoirs politiques, du personnel administratif et de la population. Suite à cette évaluation, pourront être lancées des discussions et des prises de décisions pour continuer à améliorer la mobilité au sein des entités concernées.

2.1.3 Sensibilisation/Information/Animation

→ *La mise en place de campagnes d'information et de sensibilisation*

La mise en place de campagnes d'information et de sensibilisation s'avère essentielle pour une mobilité durable et efficace. Ces campagnes doivent se dérouler à tous les niveaux :

- o ***L'administration communale***

Pour donner l'exemple, une sensibilisation doit être faite au niveau du personnel de l'administration communale pour une mobilité plus responsable et durable pour se rendre sur le lieu de travail. De plus, cette sensibilisation pourra être relayée par le personnel de l'administration envers les citoyens.

- o ***La population***

Une sensibilisation sur la mobilité doit être réalisée de manière continue auprès de la population. Des campagnes d'informations doivent être proposées aux citoyens avec la collaboration des transports et services de mobilité tels que la SNCB, les TEC, le taxi social,...

La population doit également être plus informée des possibilités présentes sur leur territoire, telles que par exemple la promotion pour les personnes âgées des taxis sociaux ou la gratuité des TEC pour les seniors de plus de 65 ans.

La sensibilisation auprès des agriculteurs s'avère également cruciale dans l'optique d'éviter la traversée des centres de villages. Cette sensibilisation doit tenir compte des itinéraires qui seront privilégiés pour le charroi agricole. Ces itinéraires dépendent de divers facteurs tels que la qualité de voirie, les aménagements de voiries,....

L'instauration continue de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière s'avère également importante pour attirer l'attention de la population sur leur rôle dans la mobilité.

Enfin, une information spécifique aux nouveaux habitants de l'entité préservera ce qui a été réalisé en termes de mobilité au sein des communes.

- o ***Les entreprises***

La sensibilisation auprès des entreprises de l'entité doit être soutenue et suivie. Les communes de Seneffe et de Manage étant caractérisées par un nombre d'entreprises important sur leur territoire, doivent investir dans cette sensibilisation notamment par le biais de réunions d'information regroupant les entreprises et autorités

communales afin d'établir des itinéraires de prédilection pour les transporteurs, en concordance avec la révision de l'accessibilité aux zoning évoquée ci-après.

La sensibilisation doit également se faire en interne au niveau des entreprises. Celle-ci devrait se traduire par :

- Des efforts de communications envers leurs fournisseurs et leurs employés ;
- La promotion de la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprises ;
- Promotion des transports en communs pour les travailleurs ;
- La mise en place d'espaces de covoiturage.

Enfin, des partenariats entre différentes entreprises pourraient également être envisagés et aboutir par exemple à la mise en place de transports spécifiques de travailleurs ou d'un réseau de covoiturage interentreprises.

o ***Les écoles***

Des campagnes de sensibilisation pour des Plans de Déplacements Scolaires, auprès des écoles regroupant parents et élèves contribueraient à l'amélioration de la mobilité au sein de l'entité. Cette sensibilisation doit être relayée par les autorités compétentes aux écoles. Le but de ces campagnes de sensibilisation est la rationalisation des déplacements scolaires, qui plus est souvent de courte distance, par :

- la promotion des transports en commun (carte Lynx Junior du TEC → transport gratuit pour élèves de 6-11ans) ;
- La mise en place d'un transport scolaire particulier ;
- La mise en place d'un covoiturage inter-parental.

o ***Les associations de citoyens***

Des campagnes de sensibilisation peuvent également être relayées par les associations et les comités de quartier. Leur proximité avec la population peut en effet s'avérer utile via la création par exemple de journées ou activités propres à la problématique de la mobilité.

➔ La mise en place de plateformes de covoiturage

La mise en place de plateformes de covoiturage pourrait répondre à la problématique de la mobilité sur les communes de Seneffe et de Manage. Il peut exister différentes plateformes de covoiturage rassemblées en une seule. Un covoiturage pourrait par exemple être mis en place au niveau des écoles, des entreprises ou des divers services administratifs.

→ **La création de diverses animations**

La création de diverses animations au sein de la commune autour du thème de la mobilité constituerait l'occasion pour les différents publics-cibles d'échanger leurs idées sur les efforts mis en place pour améliorer la mobilité au sein des territoires concernés :

- o Le Brevet du cycliste consiste en une éducation du jeune écolier à la pratique cycliste. L'écolier suit un apprentissage en site protégé où il apprend les règles de base, et par la suite un apprentissage collectif et solitaire sur voirie. Ce Brevet permet de préparer correctement les enfants à respecter le code de la route lorsqu'ils se déplacent en ville, mais leur apporte également une sécurité supplémentaire. Ce type d'apprentissage se fait en collaboration avec la commune (Service mobilité), l'école, la police et l'asbl Pro Vélo.
- o Des fêtes de la mobilité pourraient être réalisées au sein des communes. Ces fêtes pourraient proposer différents ateliers d'information sur la mobilité et la sécurité routière. Des ateliers pratiques pourraient également être proposés à la population plus jeune, par l'intermédiaire d'un parcours en vélo en site protégé par exemple. Ce type de fête peut mettre en évidence les alternatives à la voiture et leur aspect bénéfique sur la mobilité et le cadre de vie en général.
- o Les communes de Seneffe et Manage pourraient participer à la Semaine de la Mobilité, en interdisant par exemple une circulation autre que par transport en commun ou mode doux dans les centres des villages. Cela permettra de sensibiliser la population à ce type de problématique et mettra cette dernière en contact avec un mode de déplacement qu'ils n'ont pas pour habitude d'utiliser au sein de leur entité.
- o Des journées de balades en vélo pourraient être mises en place, comme c'est déjà le cas pour des balades en patin à roulettes dans certaines communes belges. Une collaboration des syndicats d'initiatives ou des offices du tourisme sera alors la bienvenue.
- o Des concours en rapport avec la mobilité peuvent également être organisés. Par exemple « J'achète à vélo » : les personnes qui font leurs achats à vélo dans les commerces partenaires bénéficient d'avantages. Ce type d'animations nécessite le développement de synergies entre les associations de commerçants, la commune, la police, etc.
- o Etc.

2.2 Recommandations en matière de circulation routière

2.2.1 Signalisation directionnelle

La mise en ordre de la signalisation directionnelle est une mesure prioritaire pour mettre en œuvre la stratégie de mobilité définie pour les communes de Seneffe et Manage. La signalisation directionnelle constitue en effet une des premières mesures pour établir la hiérarchisation du réseau routier et pour organiser le trafic, elle permet en effet d'orienter les flux, et ce, à tous les niveaux : régional ou communal. Ainsi, une signalisation directionnelle mal réalisée, inadaptée ou outrancière peut induire une mauvaise gestion des flux, voire entraîner des comportements inadaptés et devenir un facteur d'insécurité.

De manière générale, une signalisation directionnelle efficace doit permettre de :

1. Proposer un **balisage (ou jalonnement) cohérent et continu** pour se rendre dans les différents pôles d'attractivités communaux et régionaux.
2. Guider efficacement le trafic poids lourd, ainsi que les usagers lents (piétons et vélos) vers des **voiries adaptées** à leur passage.
3. Gérer les flux de circulation en **séparant notamment le trafic de transit du trafic local** afin d'éviter l'engorgement inutile des centres urbains ou des zones résidentielles.
4. **Orienter efficacement** les usagers vers les lieux d'intérêts (services publics, zones industrielles, lieux touristiques, ...).

D'autre part, les différents gestionnaires du réseau (communes, provinces et région) doivent :

1. S'assurer de l'état **sanitaire** des panneaux de signalisation et de la **bonne visibilité** de ceux-ci. La création d'un « monitoring » signalisation directionnelle au sein de chaque administration communale pourrait dès lors s'avérer intéressant.
2. Appliquer la réglementation en vigueur avec rigueur en matière de signalisation directionnelle (Arrêté ministériel du 11 octobre 1976 « Dimensions maximales et conditions particulières de placement de la signalisation routière » Cf. Annexe 10 du rapport de phase I).



« Une signalisation directionnelle outrancière, complique la lecture du message pour les utilisateurs »

De manière plus spécifique, en termes de signalisation directionnelle, la première phase de l'étude (« Diagnostic ») a permis de mettre en évidence la manière dont les utilisateurs du réseau routier sont actuellement dirigés pour rejoindre les différents centres d'intérêts locaux. Ces itinéraires existants ont été représentés sur une série de cartes dans le document de phase I (Cf. Cartes 31 à 40 du document de phase I). Outre la représentation des itinéraires existants, le Diagnostic a également permis de mettre en évidence quelques problèmes de ruptures de jalonnement au sein de ceux-ci. Une des recommandations du PiCM sera bien évidemment entre autre de pallier à ces problèmes de signalisation directionnelle.

Plus précisément, la phase I a mis en évidence peu de problèmes de signalisation directionnelle en ce qui concerne l'entité de Seneffe. Seuls quelques problèmes ponctuels de jalonnement ont été mis en évidence.

La situation est différente sur l'entité de Manage. En effet, le diagnostic a mis en évidence une signalisation directionnelle insuffisante et trop sommaire à plusieurs niveaux :

- o au niveau des axes routiers principaux pour signaler le centre urbain de Manage ;
- o au niveau des axes plus locaux pour la signalisation inter-villages.

Il est donc recommandé de :

1. **Supprimer les itinéraires inadaptés** en fonction de la nouvelle hiérarchisation de voirie proposée ;
2. **Créer de nouveaux itinéraires** en fonction de la nouvelle hiérarchisation de voirie proposée;
3. S'assurer de **créer un balisage continu et cohérent** pour l'ensemble des itinéraires adéquats existants en supprimant les ruptures de jalonnement mises en évidence.

2.2.2 Signalisation de police

L'objectif en termes de signalisation de police est d'une part de renseigner les usagers mais aussi d'organiser la circulation des véhicules et leur stationnement. Pour ce faire, le message délivré doit impérativement être cohérent et compréhensible pour tous les utilisateurs. Les principaux problèmes en ce qui concerne cette signalisation réside généralement dans la lisibilité et la clarté de ce message souvent mise à mal par un nombre excessif de panneaux. En effet, une surcharge d'informations à un carrefour ou le long d'une voirie peut entraîner des effets négatifs non négligeables dont les principaux sont :

- o Des comportements de conduite non souhaités ;
- o Risque de fautes ou informations contradictoires ;
- o Frais supplémentaires pour les gestionnaires du réseau.



« Une surcharge d'information peut rendre le message difficilement compréhensible pour les utilisateurs »

Afin de diminuer le nombre de panneaux, il y a lieu de respecter trois principes de base¹ :

1. « les panneaux de signalisation ne répètent pas les règles de circulation » ;
2. « les exceptions aux règles de circulation doivent rester exceptionnelles » ;
3. « le placement de panneaux de signalisation doit être argumenté et les panneaux superflus doivent disparaître ».

Pour plus d'informations, l'IBSR a publié en 2007, une série de brochures intitulées « signaler moins mais mieux » traitant en profondeur de ce sujet. Les recommandations générales pour diminuer le nombre de panneaux de signalisation sont les suivantes :

1. **Éliminer les panneaux fautifs.** Il s'agit ici des panneaux qui selon la réglementation ne peuvent être placés à tel endroit ou dans tel contexte ou encore qui ne reflètent pas le souhait du gestionnaire du réseau.
2. **Limiter les panneaux facultatifs au strict nécessaire.** Il s'agit ici :
 - a. d'éliminer les doubles messages ;
 - b. d'éliminer les panneaux superflus ;
 - c. de remplacer les panneaux de vitesse par l'introduction de zones de vitesse ;
 - d. de rendre les panneaux variables lorsque la réglementation ne nécessite pas d'être perpétuellement en vigueur ;
3. **Remplacer les panneaux obligatoires par une infrastructure.** Il s'agit ici :
 - a. de remplacer les panneaux par des marquages au sol ;

¹ Cf. « Signaler moins mais mieux – Panneaux de signalisation aux carrefours » - IBSR 2007

- b. de remplacer les panneaux par des aménagements d'infrastructures routières.



« Remplacer les panneaux par un marquage au sol adéquat »

2.2.3 Incidence sur la mobilité des projets d'urbanisation

L'analyse de la situation existante (chapitre 2.2.5. et carte n°6) a mis en évidence, à plus ou moins court terme, un certain nombre de projets d'urbanisation sur le territoire des communes de Seneffe et de Manage. A Seneffe, c'est sans nul doute l'urbanisation de la ZACC à Arquennes le long de la N27 et l'installation d'un hypermarché en vis-à-vis qui constituera un prochain enjeu de taille pour la commune. A Manage, les extensions potentielles des zones d'activités économiques, en particulier celle du Gibet et les projets à venir de lotissements résidentiels, comme sur le plateau Bellecourt, risquent d'avoir une influence certaine sur la mobilité au sein de la commune.

→ Exiger une évaluation des impacts sur la mobilité

Si dans une certaine mesure le PiCM peut déjà anticiper les conséquences de ces projets, il reste néanmoins des inconnues qui ne pourront être levées qu'une fois les projets totalement formulés. Il convient donc pour ces projets mais aussi, de manière générale, pour tous les projets d'urbanisation d'une certaine ampleur, que les communes puissent en évaluer l'impact sur leur mobilité. Pour ce faire, les communes veilleront à exiger à toutes les étapes du projet, mais en particulier celles qui nécessitent des décisions administratives (permis, etc.), une évaluation des implications du projet en termes de mobilité en regard des objectifs de leur PiCM (impacts sur la situation existante en terme de flux, de stationnement, utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, etc.).

→ Assurer la cohérence avec les plans d'aménagement

La cohérence entre les outils de planification de l'aménagement du territoire, comme le schéma de structure ou les plans communaux d'aménagement, et le plan communal de mobilité doit également être un objectif. Dans le cas des communes de Seneffe et de Manage, qui disposaient déjà d'un schéma de structure, il faudra relire les prescriptions d'aménagement et celles relatives à la mobilité à la lueur des nouveaux objectifs du PiCM. Concrètement, les communes veilleront à ne pas promouvoir des projets d'urbanisation qui seraient en contradiction avec les options de mobilité, qui induiraient par exemple un trafic de transit dans des quartiers d'habitations. Dans le sens inverse, si un projet d'urbanisation majeur doit voir le jour, il faudra revoir le PiCM en intégrant son impact sur l'ensemble de la mobilité communale. De manière générale, l'élaboration d'un PCM est

l'occasion d'attirer l'attention des partenaires sur l'implication en matière de mobilité de tel ou tel choix en matière d'aménagement du territoire ou d'urbanisme. L'aménagement du territoire ne doit plus simplement être considéré en tant que tel mais aussi afin de limiter le volume global des déplacements.

Ce principe s'applique également aux autres outils de planification ou d'aménagement du territoire, comme les programmes de développement rural, les schémas de développement commercial, etc.

→ Agir au niveau de l'attribution des permis

Une localisation cohérente des activités constitue à priori une mesure à mettre en place au quotidien. Il ne faut pas craindre de refuser un permis d'urbanisme dont l'implantation serait contraire au PiCM. Dans ce cas, le PiCM peut même constituer un argument voire un outil de négociation pour d'éventuelles conditions ou charges d'urbanisme qui s'adresseraient au promoteur du projet. Un avis "mobilité" est plus que recommandé dans le cadre de la délivrance de nombreux permis. Les communes doivent mettre en place au sein de leur administration des procédures permettant de prendre en compte cette situation. La présence du CeM dans le cadre des CCATM constitue à ce titre une piste d'actions. Dans le cas de la mise en œuvre d'une ZACC, la législation prévoit maintenant l'élaboration d'un RUE (ou Rapport Urbanistique et Environnemental) qui doit comporter un volet mobilité. Même dans le cadre de l'attribution d'un simple permis d'urbanisme, la notice préalable d'incidences sur l'environnement doit contenir des éléments d'appréciation du projet en termes de mobilité.

Le SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) prévoit ainsi dans son projet de structuration de l'espace wallon que l'examen d'un projet se fasse notamment sur un certain nombre de critères en lien avec la mobilité, comme :

- o l'adéquation de la localisation de la fonction par rapport à la structure dans laquelle elle s'insère ;
- o l'accessibilité du lieu, notamment des équipements publics et des activités engendrant de nombreux déplacements de personnes ou de marchandises ;
- o l'articulation des voiries (pour le trafic automobiles et le trafic lent) prévues dans les projets de lotissements par rapport au réseau et au système de circulation.

En matière de projet d'aménagement de l'espace public, l'analyse de la demande de permis d'urbanisme sera attentive à vérifier que son impact sur la circulation des différentes catégories d'usagers est cohérent avec la fonction attendue de la voirie, son débit, sa vitesse, son environnement bâti, les activités qui la bordent.

Certains permis de lotir (sur plus de deux hectares), des permis d'environnement ou des permis unique peuvent dans certains cas faire l'objet d'études d'incidences. Ces dernières doivent aborder

de manière détaillée les effets directs et indirects du projet sur l'environnement dont notamment toutes les questions liées aux réseaux et aux modes de déplacements. Des mesures correctives des effets négatifs sont demandées. Un plan de déplacement d'entreprise détaillé pourrait ainsi être suggéré dans le cadre d'un permis d'environnement dont la taille ou la nature de l'activité laisse présager un impact important sur la mobilité de la commune.

→ Adopter un canevas d'analyse

Voici quelques recommandations, sous la forme de lignes directrices, à suivre dans le cadre de l'évaluation de l'impact d'un projet de nouvelle urbanisation sur la mobilité et qui pourraient être demandées par la commune lors d'un nouveau projet.

L'aire géographique à considérer s'étendra au moins jusqu'aux voiries principales ceinturant le quartier où doit s'implanter le projet. Ensuite, en regard des éléments déjà repris dans le PiCM, une analyse du projet et de son site à quatre niveaux sera réalisée :

1. Situation existante ;
2. Situation future prévisible ;
3. Situation projetée ;
4. Chantier.

1. Une évaluation de l'offre de situation existante, en particulier l'accessibilité dans l'aire géographique considérée en termes :

- o de transports en commun : proximité des arrêts, type, fréquence ;
- o de circulation automobile sur les voiries : situation réglementaire ou d'orientation - suivant les spécialisations définies dans le PiCM et situation du moment sur les voiries périphériques au site (cette dernière étant réalisée sur base d'observations ou de renseignements obtenus auprès des autorités régionales ou communales concernées : type de voiries, estimation des flux observés et des degrés de fluidité, files observées sur les voiries de l'aire géographique, en particulier celles qui constitueront des itinéraires préférentiels d'accès au futur projet, situations conflictuelles, etc.) ;
- o de stationnement sur voirie et en parking public, par type et en ce compris une évaluation de la saturation de l'offre ;
- o de pistes cyclables, cheminements piétons, notamment état des infrastructures, des trottoirs, cheminements préférentiels, barrières physiques ou psychologiques, etc.

2. Une évaluation de la situation future prévisible, compte tenu des autres projets d'urbanisation à proximité, mais non comprise le projet évalué, en termes de demande en transport de ou vers l'aire géographique : nombre d'employés, de résidents, de visiteurs, lieux de domicile des employés, profil de mobilité de ces employés (= répartition modale), importance des

déplacements professionnels, nombre de véhicules de service et de fonction, flux et type de livraisons, etc.

3. Une **description de la situation projetée**, en particulier l'accessibilité du projet considéré, en termes :
 - o d'offre du projet sur le site : description des aménagements des accès et voiries internes, signalisation, visibilité au débouché sur la voirie, interférences avec le trafic aux abords, sécurité des piétons aux accès, description de l'offre de stationnement pour les voitures particulières par catégorie d'utilisateurs (habitants, employés, visiteurs, commerçants, clients, ...), nature des emplacements et horaires d'accès, description des accès pour les véhicules prioritaires, dispositifs prévus pour l'accueil de courte durée, les livraisons, l'enlèvement des déchets, etc. ;
 - o d'analyse des incidences du projet : sur les cheminements piétons, notamment pour les PMR (sous les angles sécurité/rapidité/confort), sur l'offre pour les deux-roues (circulation et stationnement), sur les accès (visibilité du débouché sur la voirie, sécurité des piétons aux accès), interférences avec le trafic en voirie (risques de formation de files en voirie devant les entrées), etc. ;
 - o Répartition entre les modes de transports observé dans le voisinage immédiat pour des bâtiments ou des projets similaires et par déduction l'estimation du nombre de futurs usagers - au départ et à destination du site - qui sont présumés se déplacer en voiture, et donc l'estimation de la demande induite de parkings sur le site (si le site est déjà partiellement existant, examen du taux d'occupation des emplacements sur le site) ;
 - o Adéquation offre/demande ;
 - o Prise en compte éventuelle d'un partage de l'utilisation de mêmes entités de parkings entre les divers usagers du site ou avec des riverains du projet ;
 - o Mesures prises pour éviter, supprimer, ou tout au moins réduire, toute incidence négative du projet, en matière de sécurité/confort des cheminements piétons/cyclistes/automobiles, pour l'embarquement ou le débarquement des marchandises, pour l'accès des véhicules prioritaires et de maintenance, en matière d'aménagement des accès, pour favoriser une mobilité durable (plan de transport d'entreprise, promotion des modes alternatifs) ;
 - o Mesures envisagées pour inciter l'usage des transports autres que privés et réduire donc l'impact de ce projet sur la mobilité dans le quartier et sur le stationnement en voirie.
4. Une **description de l'impact du chantier en matière de mobilité**, notamment sur les emprises sur la voie publique, l'estimation de l'importance du charroi nécessaire, les itinéraires du charroi, l'accessibilité du quartier, etc.

2.2.4 Stationnement

Le stationnement reste encore et toujours au cœur de la gestion de la mobilité. Souvent mal connue des acteurs locaux, la problématique du stationnement influe sur de nombreux domaines connexes et est susceptible de produire des effets sur le cadre de vie des habitants ou sur les activités économiques d'un territoire donné.

Les problèmes les plus fréquemment rencontrés en termes de stationnement pour les communes sont généralement liés à l'offre et à l'adéquation entre celle-ci et la demande réelle. De cette manière, une offre insuffisante ou mal gérée entraîne une série de problèmes tel que le stationnement illicite qui se traduit par du stationnement sauvage, en double file, sur les trottoirs, les passages piétons, les arrêts de bus, etc. et qui entraîne à leur tour des problèmes pour les usagers faibles (en terme de sécurité et confort) ou de mobilité (embouteillage, etc.).



« Une mauvaise gestion du stationnement peut entraîner des comportements illicites, parfois dangereux pour les usagers plus faibles »

En ce qui concerne les communes de Seneffe et de Manage, le diagnostic établi lors de la première phase du PiCM, a mis en évidence peu de problèmes majeurs. En effet, d'après les observations de terrains, on constate qu'aucun des périmètres analysés (centres de Seneffe, d'Arquennes, de Manage, de Fayt-Lez-Manage et de la Hestre) ne présentent actuellement de saturation en matière de stationnement. Néanmoins la situation peut être très différente suivant les centres analysés. De cette manière, les centres de Seneffe et de La Hestre présentent une offre en stationnement nettement supérieur à la demande. A contrario, les centres de Manage et de Fayt-Lez-Manage présentent des taux d'occupation proche de la saturation.



« Des situations parfois très contrastées... A gauche le parking de la Rue Rouge Croix située à proximité de l'administration communale de Seneffe à droite le parking de Place Edouard Bantigny à Manage »

→ **Etablir un plan global de gestion du stationnement**

Un plan de gestion globale du stationnement doit garantir une approche rigoureuse et cohérente de la problématique du stationnement en générale sur une commune. Il constitue en outre un préalable essentiel à la mise en œuvre d'une véritable politique du stationnement. De manière générale, un plan de gestion globale du stationnement nécessite de passer par les étapes suivantes :

1. Etablissement d'un diagnostic

Celui-ci consiste dans un premier temps à identifier les périmètres de travail (quartier de la gare, abords d'écoles, ...) et dans un second temps à réaliser des enquêtes. Ces dernières doivent impérativement comporter au minimum les données relatives à :

- la capacité de stationnement que ce soit publique ou privée ;
- le taux d'occupation à heure donnée ;
- le taux de rotation qui permet de définir le profil des usagers (pendulaires, visiteurs, ...) ;
- les alternatives possibles à l'utilisation de la voiture (desserte en transport public).

2. Définitions des objectifs

Le diagnostic permettra de mettre en évidence les éventuels dysfonctionnements constatés. Les acteurs locaux pourront dès lors définir les objectifs à atteindre et fixer les priorités. Les objectifs portent généralement sur l'amélioration du cadre de vie, la stimulation de l'activité économique ou l'apport de solution pour les résidents.

3. Elaboration de scénarios, évaluation

Avant la mise en œuvre de toute mesures et actions concrètes, il est nécessaire d'élaborer divers scénarios destinés à permettre de considérer différentes solutions et de faciliter la prise de décision. Ces scénarios prendront notamment en compte :

- la cohérence entre la satisfaction des différents usagers et les objectifs fixés ;
- l'évaluation du trafic généré ;
- l'estimation des distances parcourues par les usagers ;
- l'espace récupéré au profit d'autres usages (trottoirs, pistes cyclables, ...) ;
- l'estimation de l'impact financier.

4. La mise en œuvre de mesures et d'actions

Selon les objectifs fixés, celles-ci peuvent être extrêmement variées :

- augmentation ou diminution du nombre de places de parking ;
- modification du mode de gestion (tarification, durée, ...) ;
- renforcement des contrôles ;

- localisation du stationnement (voirie, ouvrages, ...) ;
- mesures spéciales en faveur des PMR, livraisons, taxis, ...) ;
- création de parc-relais ;
- etc.

Une attention toute particulière sera réservée à ce que l'on appelle les « effets de bords » qui résultent des comportements des utilisateurs suite à la nouvelle politique de stationnement mise en place.

5. Evaluation des résultats

L'évaluation régulière des résultats des modifications apportées est essentielle afin de pouvoir éventuellement réajuster ou améliorer la politique mise en place.

➔ Réorganisation générale du stationnement

Le stationnement est un problème localisé dans les quartiers où les habitations sont à front de rue et ne possèdent majoritairement pas de garage. Le problème est d'autant plus important dans les zones où la présence d'une école, d'un commerce, de services publics ou privés diminue encore l'offre en stationnement pour les riverains.

Le stationnement est une nécessité et doit dès lors être prévu partout où cela est possible. Le stationnement peut également avoir un effet ralentisseur de par son positionnement en voirie. Dès lors, l'organisation en alternance de part et d'autres de la route doit être envisagée dès que cela s'avère réalisable.

Quelques règles de base permettront de prendre des décisions cohérentes en matière de stationnement public :

Durée de stationnement	Localisation théorique	Règlementation	Types d'utilisation
Très courte durée (maximum 30 minutes)	- Sur voirie. - Abords des services du type gare, banque, poste ou des petits commerces.	Zone bleue ou payante (horodateur)	Petits achats, Kiss & Ride, livraisons rapides.
Courte durée (maximum 2h)	- Sur voirie. - Centre-ville (hypercentre). - Zones à forte densité de petits commerces, d'entreprises et de services.	Zone bleue ou payante (horodateur)	Achats, navetteurs dynamiques (= qui utilise souvent son véhicule pendant le travail), loisirs, visites, livraisons.
Moyenne durée (de 2 à 4h)	- Sur voirie ou sur parkings hors voirie. - Centre-ville.	Zone bleue ou payante (horodateur)	Achats, navetteurs dynamiques (= qui utilise

	- Zones à forte densité de petits commerces, d'entreprises et de services.		souvent son véhicule pendant le travail), loisirs, visites, livraisons.
Longue durée mais avec limitation (supérieur à 4h)	- Sur voirie, sur parkings hors voirie ou en ouvrage. - En périphérie du centre-ville.	Zone bleue ou zone payante : horodateur, caisse centrale, abonnement.	Achats, résidents, navetteurs, visiteurs, loisirs.
Illimitée	- Sur voirie, sur parkings hors voirie ou en ouvrage. Type parking de dissuasion. - Périphérie de la ville.	Gratuit ou payant (abonnement ou caisse centrale).	Achats, résidents, navetteurs, visiteurs, loisirs.

Le choix d'un type de stationnement plutôt qu'un autre sera fonction des utilisateurs : résidents, navetteurs, clients, visiteurs. Par ailleurs certains usages s'avèreront complémentaires : résident qui part le matin et qui croise le client ou le visiteur, places de stationnement d'une surface commerciale utilisées le soir et la nuit par les résidents, etc.

➔ **Implémenter une véritable politique du stationnement**

Une panoplie de mesures est envisageable pour améliorer le stationnement. Cependant, celles-ci doivent être réfléchies de manière globale pour éviter les effets de bord comme expliqué précédemment. En effet, une décision isolée en matière de stationnement pour une rue ou un quartier peut avoir des effets néfastes sur le reste de la commune. Il faut donc penser global ! Quelques types de mesures envisageables :

- Favoriser un parking de courte durée (maximum 2h) dans l'hypercentre à proximité des commerces.
- Favoriser des parkings relais pour les navetteurs afin qu'ils n'empiètent pas sur le stationnement des riverains. Attention : ce type d'initiative exige une analyse fine des besoins afin de déterminer la capacité nécessaire (via une enquête). Elle exige également une desserte efficace en transports en commun vers le centre et les lieux d'activités ou un cheminement piéton sécurisé et de relativement courte distance.
- Instaurer des cartes 'riverains' dans les zones où l'habitat est très dense.

➔ **Réglementation, emplacements pour livraisons des commerces, emplacements PMR, etc.).**

Les stationnements alternés par quinzaine sont à bannir, les zones de stationnement marquées seront à aménager de façon à éviter au maximum les stationnements sauvages et ainsi préserver les accotements.

Les zones de livraisons et zones réservées aux PMR doivent être marquées au sol et accompagnées de signalisation verticale réglementaire. Un marquage plein de la zone peut également être envisagé pour plus de visibilité.

L'organisation de zone de stationnement à cheval sur le trottoir sera à proscrire dans le cadre d'un réaménagement complet de voirie afin de garantir la sécurité des usagers lents.

La création et l'installation de ces zones doivent être analysées au cas par cas tout en tenant compte d'une certaine uniformité au sein des territoires communaux.

→ Contrôle des infractions en matière de stationnement ;

Une bonne gestion du stationnement commence par une bonne organisation de celui-ci accompagné de marquages et signalisation adaptés. Tout changement de stationnement doit être accompagné d'une information aux riverains / commerces.

Des campagnes d'avertissement peuvent également être réalisées avant toutes répressions.

2.2.5 Sécurité routière

La gestion de la sécurité routière se base essentiellement sur trois types de mesures :

- la gestion adaptée des vitesses ;
- la définition et la localisation des endroits spécifiques à aménager ;
- la mise en œuvre de nouvelles infrastructures routières en adéquation avec la situation existante.

Les principaux objectifs liés à la sécurité routière et à la convivialité peuvent être résumés de la manière suivante :

- Contraindre physiquement les utilisateurs du réseau routier à ralentir en entrée et en traversée d'agglomération ;
- Répondre aux particularités locales qui posent problème en termes de déplacements sûrs (école, entreprise, pôle multimodal, connexion aux voiries régionales, etc.)
- Faciliter la réappropriation de la voirie par tous les usagers et par les riverains ;
- Développer le réflexe « trottoirs, accotements, aménagements cyclables et aménagements adaptés aux PMR » lors de tout projet d'aménagement.

Afin d'améliorer la sécurité routière au sein des territoires concernés, les recommandations d'ordre général suivantes peuvent être énoncées :

→ **Le renforcement des contrôles préventifs et répressifs**

Le renforcement des contrôles par la Police s'avère indispensable pour faire respecter les vitesses. Ces contrôles permettront également de localiser les lieux où les limitations en vigueur ne sont pas respectées et ce, malgré l'aménagement de divers dispositifs de sécurité ou de limitation. Ce renforcement des contrôles devrait permettre :



« Les contrôles préventifs constituent généralement une mesure efficace sur le comportement des usagers »

- d'établir une cartographie continue du respect des limitations de vitesses sur les entités de Seneffe et Manage et pourrait servir de base pour la localisation d'aménagements de voiries futurs ;
- l'analyse régulière et continue des données de vitesse afin de disposer d'un inventaire complet et de mettre en évidence les lieux problématiques (points noirs) sur le territoire concerné ainsi que d'engendrer une réflexion sur les solutions à apporter.

→ **Une analyse régulière des données sur les accidents de la route**

Par la Police regroupant les données par : dates, heure de la journée, conditions climatiques, type de véhicule, type d'usager, gravité des accidents, type et état des voiries concernées, etc. permettrait de :

- o relever les « points noirs » de l'entité ;
- o réaliser une analyse spatio-temporelle complète.

Ce, afin de mieux définir les causes et d'y apporter les solutions adéquates.

La communication des résultats des analyses évoquées ci-dessus aux autorités politiques et à la population s'avère également indispensable pour améliorer la sécurité routière.

→ **Mise en œuvre d'aménagements de sécurité et de convivialité**

En termes d'aménagements de sécurité, il est essentiel que ceux-ci présentent une certaine cohérence sur l'ensemble du territoire. En d'autres termes, ceci signifie que les espaces présentant les mêmes caractéristiques urbanistiques (densité, homogénéité du bâti, vie riveraine, etc.) et fonctionnelles doivent être traités de manière similaire. A ce titre, la charte d'aménagement proposée dans les fiches-projets n°FP-Se 2 et FP-Ma 2 se révéleront être des outils de première importance à l'avenir. Les gestionnaires des différents réseaux devront dès lors s'assurer de la bonne mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau routier.

Les aménagements de sécurité et de convivialité peuvent être regroupés en 4 thématiques principales :

1. Les effets de portes

Les effets de portes, consistent en des dispositifs plus ou moins contraignants placés à l'entrée d'une traversée d'agglomération ou à l'entrée d'une voirie urbanisée rectiligne. Ils ont un double objectif :

- marquer visuellement l'entrée dans une zone urbanisée ;
- ralentir physiquement les véhicules motorisés.

2. Les carrefours

Les réaménagements varieront en fonction du niveau hiérarchique de la voirie concernée. Ils ont pour but de sécuriser les croisements de flux de circulation.

3. Les espaces publics

Ce sont là des réaménagements très variables qui ont pour but de sécuriser les abords des lieux publics et en particuliers les écoles, d'améliorer l'accessibilité de ces lieux publics et enfin d'améliorer le cadre de vie.

4. Les aménagements modes doux

2.2.6 Protection des zones résidentielles

Les zones 20 dite zones résidentielles sont une bonne solution pour diminuer la vitesse des automobilistes et rendre aux quartiers concernés leur fonction première. Ces zones, de par leurs impositions ne peuvent être réalisées que dans des cas précis mais permettent dans la majorité des cas d'éliminer tout trafic de transit et de développer une notion de convivialité. Elles peuvent être envisagées sur les voiries de desserte et/ou les perpendiculaires des voiries de liaisons secondaires laissant ainsi, le trafic sur les axes principaux.



➔ *Création et gestion de projets zones résidentielles, zones 30 et de rencontre*

Une des premières étapes dans l'élaboration du projet est la définition du périmètre qui va assurer la cohérence du projet. Si aucun document d'orientation n'est disponible (schéma directeur, PCM, SSC...) il faut alors s'interroger concrètement sur le périmètre pressenti. Quelles rues va-t-on inclure ? Où la zone doit-elle commencer et se terminer précisément ?

Quatre types d'actions doivent ensuite être réalisées pour rendre crédibles et fonctionnelles les zones 30, les zones résidentielles et les zones de rencontres aux yeux des différentes catégories d'utilisateurs. Ces actions sont soit possibles, soit obligatoires car prévues dans la réglementation.

1. **Les mesures de circulation.** La création de boucles, la modification des sens de circulation, la création de sens unique, ... constituent des mesures généralement assez simples à mettre en œuvre, portant le plus souvent sur une adaptation de la signalisation verticale et parfois horizontale. Cependant, dans certains cas elles peuvent entraîner la réalisation d'aménagements, comme la modification de certains carrefours.
2. La réglementation sur la zone 30 laisse beaucoup de liberté au gestionnaire de voirie, puisque celle-ci prévoit seulement que **les accès doivent être « clairement identifiables »**. Cela signifie que, s'il n'existe pas d'effet de porte naturel, il faudra le créer. Dans ce cas, il faut s'appuyer sur le paysage, le bâti existant, la morphologie des lieux, afin de réaliser un effet d'entrée qui s'intègre bien dans son environnement. Des végétaux, arbres hautes tiges, buissons, ... offrent parfois des éléments très intéressants pour définir des limites dans l'espace sans faire appel à des infrastructures rigides et lourdes. La création de trottoirs traversant constitue également une bonne entrée de zone. Ces effets de portes peuvent se classer selon trois catégories :
 - ⇒ Les aménagements modérateurs de vitesse : plateau, coussin berlinois, ralentisseur de trafic, dévoiement ;
 - ⇒ Les aménagements qualitatifs : plantations, mobilier urbain ;
 - ⇒ Les aménagements fonctionnels : organisation de l'espace : stationnement, traitement des cheminements piétons,...
3. **La communication.** La sensibilisation et l'information des riverains et des usagers est facultative en cas de zone 30 mais indispensable pour une zone résidentielle ou de rencontre. La population est en effet directement concernée par ces mesures pour exprimer ses souhaits et ses attentes.
4. **Les contrôles de vitesse.** Soit préventifs, soit répressifs.

La création de zones résidentielles et de rencontre répond a priori à toutes les attentes des modes doux et en particulier des PMR, puisque l'espace est de plain-pied et que la priorité est donnée au piéton. En zone 30, avec ou sans passage piéton marqué, on veillera à permettre aux personnes à mobilité réduite de circuler en toute autonomie et en sécurité via des aménagements spécifiques (dalles podotactiles, inflexions de bordure, ...).

2.3 Recommandations en matière de transports en commun

La desserte du territoire intercommunal par le réseau TEC s'articule globalement de la manière suivante :

- o Un axe structurant nord-est / sud-ouest, la nationale 27, traverse de façon centrale la zone d'étude et la relie aux deux pôles majeurs de Nivelles et de la Louvière : cet axe est emprunté par plusieurs lignes de bus des TEC Hainaut et TEC Brabant Wallon ;
- o La gare de Manage est le point central de contact et de correspondance bus/ trains et bus/ bus du territoire ;
- o Des dessertes de bus irriguent de façon inégale les différents villages de l'entité.

L'efficacité et la lisibilité de cette organisation se heurtent à l'existence de lignes à variantes multiples, d'horaires de correspondance avec le train non aménagés, à l'absence de certaines liaisons ou à des niveaux d'offre faibles à certaines heures et à une complémentarité insuffisante entre les lignes des deux TEC.

Les recommandations qui suivent, visent à accroître la performance des dessertes bus sur l'entité en améliorant la lisibilité globale de la desserte et en renforçant ainsi son attractivité.

2.3.1 Amélioration des liaisons existantes : structure et niveaux d'offre

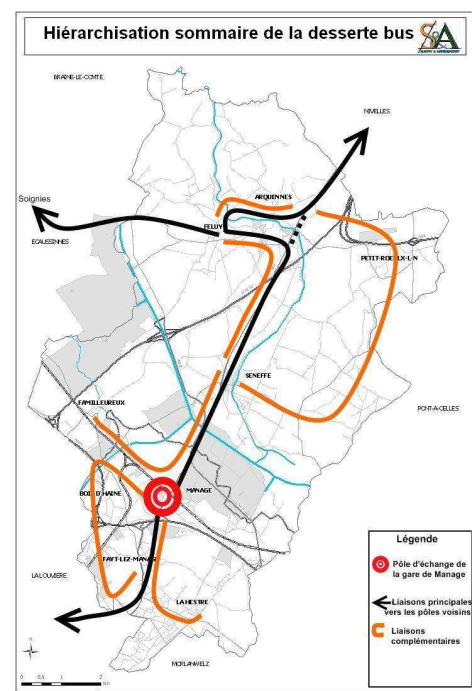
Principe : hiérarchiser davantage le réseau bus

Les nombreuses variantes des lignes actuelles, qui tentent de concilier maillage fin de la zone et liaisons aux pôles principaux, sont difficilement compréhensibles pour une clientèle non avertie et pénalisantes pour la performance des lignes.

Idéalement, l'organisation de la desserte sur l'entité devrait progressivement évoluer vers une différenciation plus forte des différents types de desserte :

Exemple :

- ⇒ Des lignes fortes devraient irriguer les secteurs denses de l'entité et les relier rapidement aux pôles voisins, notamment de Nivelles et de La Louvière : 3 à 4 bus par heure en pointe, un bus toutes les 30 minutes le reste de la journée ;
- ⇒ Des liaisons complémentaires, avec des niveaux d'offre moindres mais plus réguliers, assureraient une desserte fine du territoire, et relieraient entre eux les différents villages d'une même entité, avec prolongements possibles vers les pôles d'attraction voisins.



→ Des offres renforcées vers les pôles voisins

Le nord de l'entité est plutôt tourné vers le pôle de Nivelles. D'ici quelques années, la gare de Nivelles accueillera le terminus de la ligne R.E.R : 4 trains par heure en période de pointe permettront de rejoindre rapidement la Région Capitale, offrant ainsi aux navetteurs une alternative à la voiture, avantageuse en termes d'horaire, de tarif et d'accessibilité.

Il semble intéressant d'imaginer à cet horizon la mise en place de services bus spécifiques au départ de la gare de Manage, cœur de l'entité, services fréquents, réguliers et rapides.

Au sud de l'entité, on retrouve une attraction plus forte vers la commune de La Louvière. Plusieurs lignes de TEC Hainaut assurent aujourd'hui la liaison au départ de la gare de Manage avec une fréquence cumulée de 20 minutes en pointe ; mais ces lignes ont des itinéraires et des destinations parfois différentes ce qui peut nuire à leur performance globale. Une simplification à terme de cette liaison semblerait judicieuse, avec une ligne unique, fréquente, régulière et rapide.

Dans cette optique, une étude de potentiel du prolongement du projet « Métrobus » sur la commune de La Louvière jusqu'à la commune de Manage apparaît intéressante. Il faudra vérifier si le Métrobus peut sortir du cadre de l'entité louviéroise.

Le projet actuel prévoit un terminus de la ligne dans le secteur de la bifurcation du Jolimont, aux portes des villages de Fayt et de La Hestre ; un prolongement par exemple jusqu'à la gare de Manage permettrait d'augmenter le potentiel d'attractivité de ce projet et d'offrir à terme sur la zone d'étude une liaison fréquente, rapide et performante vers le cœur de La Louvière.

→ Des dessertes complémentaires plus régulières

D'une façon générale les niveaux de fréquence en heures de pointe apparaissent suffisants et permettent d'assurer les flux dominants, essentiellement scolaires.

En revanche, en heures creuses, certaines liaisons intra communales devraient être renforcées afin d'offrir au minimum un passage de bus par heure ; l'insuffisance de l'offre offerte sur certaines liaisons apparaît particulièrement pénalisante et peut expliquer en partie la sous-utilisation de certains services.

Ainsi, les liaisons :

- o Familleureux- gare de Manage : cette liaison assurée en 6 minutes par la ligne TEC 23/33 ne peut s'effectuer que toutes les deux heures entre 8h00 et 16h00.

⇒ Sous réserve de contraintes d'exploitation, une solution pourrait consister dans le prolongement de services d'une ligne de TEC Hainaut, par exemple la ligne 72, en terminus à la gare de Manage, jusqu'au centre de Familleureux. De tels prolongements permettraient, non seulement de renforcer la fréquence de passage entre le centre de Familleureux et Manage, mais également de créer

de fait une liaison directe (qui n'existe pas aujourd'hui) entre Familleureux et le centre de Seneffe. Une étude de marché permettra de déterminer les besoins en déplacements pour les habitants de Familleureux et l'efficacité de cette liaison.

- o Feluy- Seneffe centre : la ligne 71 de TEC Brabant wallon assure aujourd'hui cette liaison 12 fois par jour mais uniquement toutes les deux heures en heures creuses. Le TEC Brabant wallon souligne néanmoins que cette ligne est peu fréquentée.
- o Arquennes Place- Seneffe centre : seuls 5 services journaliers de la ligne 72 assurent cette liaison ; Arquennes est desservi de façon beaucoup plus fréquente à l'arrêt « Arquennes Pont Warchais », situé Chaussée de Nivelles, mais à près de 700 mètres du centre du village.

⇒ Afin d'offrir un niveau correct de fréquence de passage sur ces deux liaisons internes à l'entité de Seneffe, il pourrait être intéressant d'étudier en termes d'exploitation (coûts, fréquence) les possibilités de prolongements que pourrait offrir la ligne 74 de TEC Brabant wallon, qui relie aujourd'hui Nivelles à la place d'Arquennes et qui fait ensuite son terminus Place de Feluy.

Le TEC Brabant wallon rappelle qu'en semaine, seuls les parcours scolaires passent par Arquennes et Feluy, le reste étant en parcours direct afin de gagner du temps entre Nivelles et Manage.

- o Petit-Roeulx- Nivelles : la ligne 568 de TEC Brabant wallon ne relie aujourd'hui que 4 fois par jour, à des horaires scolaires, le village de Petit-Roeulx à son pôle voisin : si une étude de marché a montré peu d'intérêt pour développer ce parcours il y a plusieurs années, une nouvelle enquête menée auprès des habitants pourrait préciser les éventuels besoins et le potentiel de quelques services supplémentaires à mettre en place vers Nivelles. En effet, la population de Petit-Roeulx a fortement évolué ces dernières années.

NB : ces recommandations sont faites à titre indicatif : elles ne représentent que de légères évolutions du réseau de bus réalisées à structure quasi-constante. **Leur faisabilité n'a pas été, à ce stade, étudiée auprès des TEC concernés.**

2.3.2 Mise en place d'un transport public de proximité

Rappel de quelques éléments du diagnostic

Profil de la population et du territoire d'étude :

- o Un territoire relativement étendu.
- o Une population globalement plus jeune que celles des territoires voisins ; mais des villages avec une part plus importante de personnes âgées, Seneffe et Arquennes.
- o La voiture, principal mode de déplacement utilisé.
- o Des villages « moins motorisés » : Familleureux.

Offre actuelle et liaisons manquantes :

- o Des niveaux d'offre faibles en journée.
- o Un manque de liaisons entre les différents villages de l'entité.
- o Deux villages particulièrement isolés par rapport à leur entité administrative, Petit Roeulx et Familleureux.
- o Des hameaux où une demande de desserte s'exprime : « La Ronce ».
- o Des générateurs mal desservis : Centre sportif Adepts "la Marlette", château de Seneffe, CPAS Arquennes...
- o Des quartiers excentrés sur Manage, difficiles d'accès pour les bus TEC standards.

➔ *Mise en place d'une ligne de bus local*

Un certain nombre de recommandations concernant les dessertes internes à la zone d'étude, visaient à améliorer les liaisons inter-villages, notamment sur l'entité de Seneffe. Une autre solution que celle consistant à réaménager certains itinéraires des lignes TEC, pourrait consister en la mise en place d'une ligne de bus locale sur l'entité de Seneffe, voire par extension sur Manage, de type « Proxibus », à la demande.

Ce type de bus aurait pour vocation de favoriser la mobilité de proximité de la population dans les villages et hameaux insuffisamment ou non desservis par les lignes TEC en assurant ainsi leur desserte et les liaisons internes à l'entité.

Selon le succès enregistré et les besoins exprimés, ce service pourrait évoluer vers une desserte avec certaines courses en régulier. A noter qu'une étude de mise en place d'un bus local a été menée en 2000 à la demande de la commune de Seneffe. Une actualisation de ce projet semble opportune. Ce dernier pourrait par ailleurs être étendu à l'entité de Manage. Un partenariat entre les deux communes et les TEC permettra une mise en commun des moyens et une optimisation des services.

La cible visée :

- o les populations enclavées de certains villages et hameaux : offre de liaisons directes de village à village non assurées aujourd'hui par le réseau TEC (ou assurées par des lignes imposant des correspondances trop contraignantes) ;
- o les déplacements des personnes âgées ou non motorisées pour les motifs achats-loisirs- administratifs ;
- o les déplacements hebdomadaires vers le CPAS d'Arquennes (rappelons que le CPAS affrète spécialement aujourd'hui un véhicule tous les mardis matin entre Familleureux et le CPAS) ;
- o les liaisons vers certains générateurs ou quartiers excentrés ;
- o une offre complémentaire aux services existants (exemple : bus 105) pour les déplacements des personnes à mobilité réduite (matériel accessible).

Les modalités de fonctionnement :

- o La prise de réservation : cette option est à priori plus économique ; le véhicule ne circule que si une demande a été enregistrée ; ceci implique de définir le lieu et les horaires de prise de réservation : agent communal, pendant les heures d'ouverture des services ?
- o L'itinéraire à privilégier : desserte des zones peu denses du secteur, des générateurs excentrés, des hameaux isolés puis des centres de villages ;
- o Les arrêts desservis : les arrêts TEC centraux dans chacun des villages ; quelques arrêts à créer sur les secteurs nouvellement desservis ;
- o Les jours de fonctionnement : la définition des jours de fonctionnement de ce service conditionne la qualité du service complémentaire apporté, mais également le coût de ce service.

La mise en place de ce service pourrait être progressive avec, dans un premier temps, fonctionnement quelques demi-journées par semaine à des horaires prédéterminés ; ensuite, en fonction du succès rencontré et des demandes exprimées, l'offre de service pourrait être développée.

- o Le type de véhicule : de préférence de petite taille, du moins au démarrage, compte tenu de la fréquentation prévisionnelle des courses et de l'étroitesse de certaines voiries empruntées sur l'entité ; à plancher surbaissé pour favoriser l'accessibilité, voire avec palette d'accès pour les fauteuils roulants. .



Dans un 1^{er} temps et pour des raisons économiques évidentes, une solution pourrait consister en la réutilisation durant la journée du matériel servant en heures de pointe au transport des scolaires sur l'entité de Seneffe (bus de moyenne capacité, 22 places).

Le financement du transport

Le « Proxibus » ou bus local est généralement développé sur base d'une convention avec le groupe TEC local qui prévoit classiquement que:

- o le matériel roulant est fourni par le TEC ;
- o le carburant est payé par la commune ;
- o les chauffeurs sont rémunérés par la commune. Le TEC se charge de leurs formations ;
- o les petits entretiens sont à charge de la commune ou du TEC, moyennant alors un paiement kilométrique. Les entretiens importants sont effectués par le TEC ;
- o les recettes sont reversées au TEC ou partagées avec la commune.

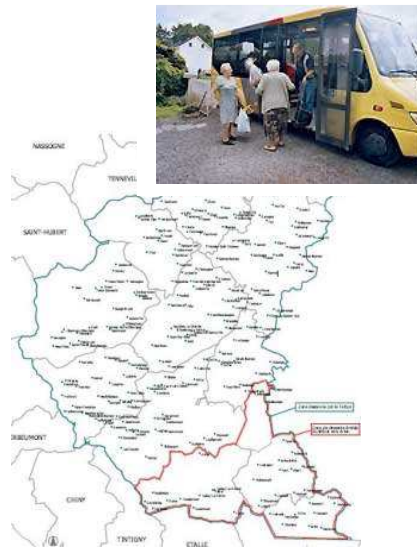
La mise en place d'un tel service constituerait une première en Hainaut. En effet, aucun service de bus à la demande n'est à ce jour sorti du cadre théorique des PCM en Hainaut.

Une expérience de bus de proximité à la demande : le TELBUS en province de Luxembourg :

- Desserte de 270 villages sur le secteur de Bastogne-Libramont- Arlon, soit un potentiel de 56 000 habitants
- Circule du lundi au samedi, de 9h00 à 17h00
- Réservation par téléphone au plus tard la veille
- Tarif zonal classique
- Minibus à plancher surbaissé

Au fur et à mesure des appels, l'opérateur TEC compose le trajet du TELBUS.

- Plus de 2 000 voyages par mois
- Achats-loisirs sont les motifs de déplacement principaux
- Mais coût élevé au voyage (longueur des courses et faible taux de regroupement)



→ **La mise en place d'une « Plateforme de mobilité » sur Seneffe (voire par extension sur les deux entités de Seneffe et Manage)**

La création d'une plateforme ou centrale de mobilité sur l'entité symboliserait une volonté forte des décideurs locaux de sensibiliser la population à une mobilité alternative à la voiture.

Une centrale de mobilité est en effet d'abord un lieu d'information sur tous les services de transport disponibles permettant de se déplacer sur le territoire de la commune ou vers les pôles importants : exemples de services pouvant être rendus : information multimodale (bus, trains, vélos..), prêt ou location de véhicules, covoiturage, taxi social, sensibilisation et éducation à la pratique du vélo...

Une centrale de mobilité peut également offrir des solutions en matière de transport de personnes : sa création va ainsi souvent de pair avec la mise en place d'une offre de transport à la demande comme celle décrite précédemment.

La création d'une centrale de mobilité et d'un service de minibus à la demande par les communes de Visé, Oupeye et Bassenge en province de Liège :

Le lancement :

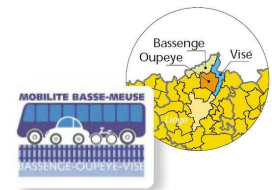
En août 2002, une centrale téléphonique est lancée : ces deux services principaux sont alors les services d'information et de covoiturage. La réalisation d'un plan intercommunal de mobilité ayant démontré le manque de liaisons inter-villages, en septembre 2002, première période de test avec un minibus en transport en commun à la demande et en ligne fixe.

Le financement :

- Financement conjoint des 3 communes + subsides régionaux
- Convention avec TEC : bus, entretien, recettes

Modalités de fonctionnement :

- Liaisons inter-villages du mardi au samedi matin, de 7h30 à 18h00
- Réservation par téléphone une semaine à l'avance (services réguliers vers marché)
- Prise en charge à domicile : priorités RDV médicaux+groupes
- Limite de 4 trajets/personne/semaine
- Tarification spécifique : 1,50/voyage + carnet + gratuité +65ans
- Minibus 8 places
- Plus de 1 200 voyages par mois : $\frac{3}{4}$ +65 ans
- Marchés-visites sont les motifs de déplacement principaux



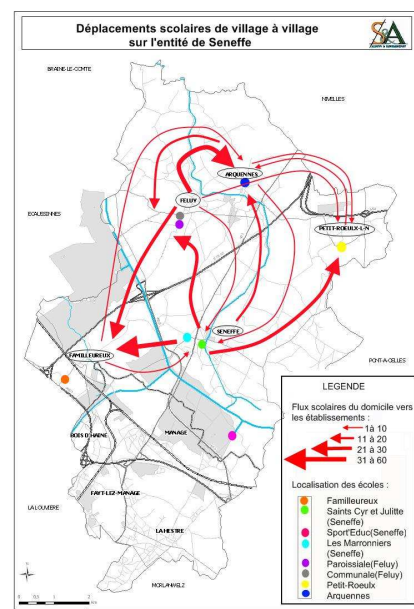
2.3.3 Transport scolaire

L'entité de Seneffe compte huit établissements scolaires qui regroupent environ 1 600 élèves dont

Plus de la moitié sont domiciliés sur l'entité. Une part importante vient également des arrondissements de Soignies et Charleroi.

La carte ci-contre schématise les flux scolaires actuels de village à village sur l'entité.

Ce sont ainsi un peu plus de 260 scolaires qui se déplacent au sein de l'entité de Seneffe, hors flux entre un établissement et un domicile interne au même village ; on estime en effet que, sauf exceptions, de tels flux, concurrencés par le vélo, la marche à pied, ont peu de chances de se reporter sur une desserte par les transports en commun.



Flux de village à village (hors flux internes au même village)						
Village de domicile	Etablissement scolaire de destination situé sur :					Total
	Seneffe	Arquennes	Feluy	Familleureux	Petit-Roeulx	
Seneffe		21	25	34	28	108
Arquennes	11		14	0	8	33
Feluy	10	61		28	6	105
Familleureux	11	3	0		0	14
Petit-Roeulx	0	3	0	0		3
Total	32	88	39	62	42	263

Le mode de déplacement dominant pour se rendre et repartir de ces établissements, est aujourd'hui la voiture.

Les principales raisons évoquées par les élèves et leurs parents de non-utilisation du réseau TEC (enquête de janvier 2009 réalisée auprès des différents établissements de l'entité, 65% des élèves enquêtés) étaient les suivantes :

- o Durée du trajet (éloignement, correspondances obligées...) ;
- o Mauvaise adaptation des horaires.

La mobilisation des écoles et des parents constituent un premier pas vers une solution durable en termes de déplacements scolaires.

L'existence d'un circuit scolaire sur l'entité, relativement confidentiel

Un service de transport scolaire, confié par TEC Hainaut à l'un de ses exploitants, dessert actuellement l'entité de Seneffe.

Un bus de 22 places assure un circuit entre les domiciles d'une petite trentaine d'élèves résidant sur le secteur et les écoles communales d'Arquennes, Familleureux et Seneffe :

- o Fonctionnement du lundi au vendredi, matin et soir + mercredi midi ;
- o Kilométrage et durée du circuit : 36 kilomètres, 1h20 environ ;
- o Itinéraire actuel indicatif, le matin : Place de Familleureux > Arquennes > centre de Seneffe > environs de la gare de Manage > Place de Familleureux : dessertes des 3 écoles précédemment citées.

L'enquête réalisée en janvier 2009 a démontré la non-connaissance par son public cible de l'existence de ce service scolaire dédié. Néanmoins, de 30 à 50% des parents d'élèves, selon l'établissement de destination, ont déclaré qu'ils ne laisseraient pas quoiqu'il arrive leur enfant emprunter ce type de service.

La démarche à suivre pour pouvoir bénéficier de la prise en charge par un circuit scolaire dédié

Le droit au transport scolaire est délivré par les services de la Région Wallonne (Bureau Régional du transport scolaire).

La demande doit être faite par les parents d'élève auprès de la direction de l'école.

C'est elle qui fournira la demande de prise en charge que les parents devront remplir, dater, signer et ensuite remettre, le plus rapidement possible, au chef d'établissement. Ce formulaire de demande sera ensuite adressé par l'école aux services de la Région.

Ceux-ci vérifieront alors le droit au transport de l'élève en se basant sur :

- o La scolarisation effective dans l'école la plus proche de son domicile (toutes les écoles de la même commune dans un rayon de 4 kilomètres autour du domicile de l'élève sont considérées comme équivalentes) ;
- o Pour les élèves autres que ceux scolarisés en primaire, l'absence d'un service TEC pouvant assurer la liaison domicile- établissement scolaire.

Si l'élève remplit ces conditions, il bénéficiera en principe du droit au transport, la Région Wallonne confiant alors au TEC concerné l'organisation dudit transport.

Les TEC, en concertation avec le transporteur choisi, détermineront les aménagements à apporter au circuit dédié (quand il existe) et indiqueront aux parents d'élève les modalités d'heure de prise en charge et de dépose.



Depuis le 1^{er} septembre 2008, l'enfant jusqu'à 12 ans bénéficie de la gratuité sur ce type de service.

2.3.4 Amélioration de l'intermodalité

→ *Faire de la gare de Manage un véritable pôle multimodal*

La gare de Manage apparaît comme le point d'échanges intermodaux majeur sur l'entité. S'y concentrent en effet en un même lieu :

- o une desserte ferrée efficace qui permet de rejoindre plusieurs pôles voisins importants, La Louvière, Charleroi, Braine-le-Comte... ;
- o la présence de plusieurs lignes de bus TEC qui irriguent le territoire et le relient au nord vers Nivelles et au sud vers le pôle de La Louvière ;
- o Un espace parking pour les voitures très étendu, d'accès rapide et aisé via les infrastructures routières existantes.

De plus, ce site est rapidement accessible à partir du centre commerçant de Manage, à pied ou en vélo. Néanmoins, pour que les échanges entre les différents modes s'y effectuent dans les meilleures conditions possibles, un certain nombre d'aménagements apparaissent souhaitables.

1. L'accès à la gare doit être amélioré en amont

- ⇒ La signalétique d'accès doit être renforcée : la signalétique urbaine directionnelle en amont de la gare reste trop discrète ; de même, au départ de la gare, il manque une signalétique forte pour indiquer la direction à prendre pour rejoindre le centre ville de Manage et les autres communes environnantes (Seneffe, La Louvière) ;
- ⇒ Les cheminements pour les piétons, les vélos doivent être valorisés et sécurisés ;
- ⇒ Les voies et sens de circulation en arrivant et en quittant les lieux devraient être plus clairement matérialisés.

2. L'espace devant la gare doit être requalifié

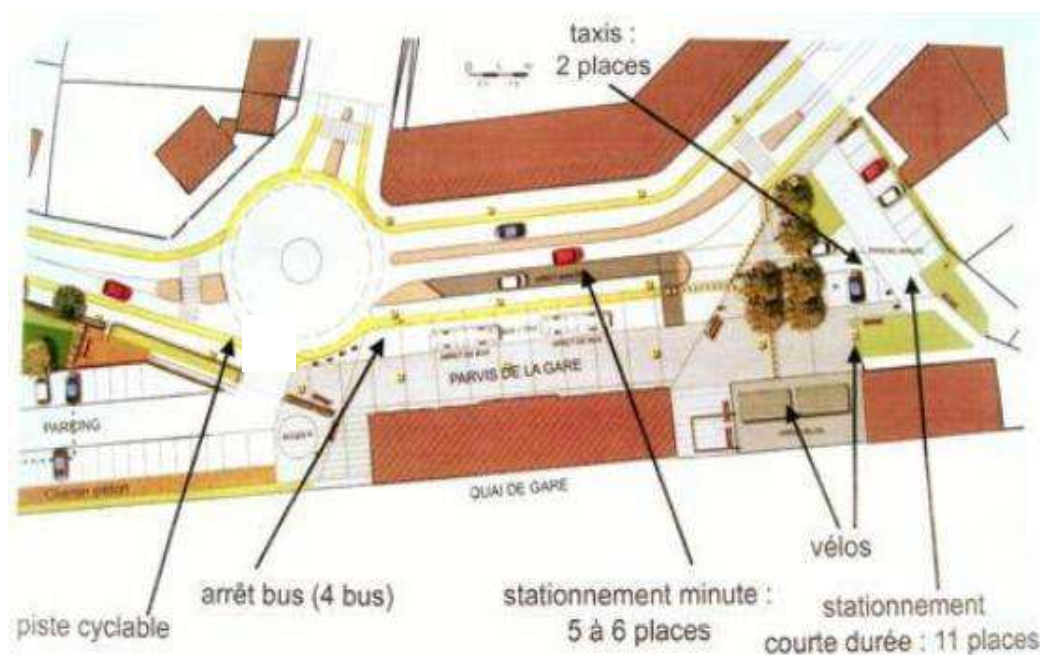
- ⇒ La zone de parking central est à formaliser,
- ⇒ L'espace imparti à chaque mode doit être mieux symbolisé :
 - marquage des lieux de dépose-minute et taxis, de dépose et prise en charge PMR, d'emplacement du garage à vélos...
 - renforcement de la signalétique directionnelle et d'emplacements des modes

- ⇒ les zones d'arrêt et terminus bus pourraient être réaménagées :



- Les quais de montée et descente se situent côté gare : les cheminements sont ainsi en théorie plus sécurisés ; mais la largeur du trottoir devrait être augmentée pour éviter durant les heures d'affluence scolaire de possibles conflits entre bus à l'arrêt ou en arrivée et voyageurs en attente ;
- les trottoirs devraient être surélevés pour faciliter l'accès aux véhicules, des personnes à mobilité réduite ;
- la capacité des abri-voyageurs doit être augmentée, des sièges et bancs installés ;
- L'information aux voyageurs doit être plus visible et plus exhaustive : horaires, plans des deux réseaux TEC, système d'information aux voyageurs en temps réel (temps d'attente des prochains départs), commun à l'ensemble des lignes présentes sur ce site.

Compte tenu de l'espace disponible devant la gare et du nombre de lignes de bus en passage ou en terminus, on pourrait également imaginer la création d'un plus large espace dédié à ce mode, une mini gare bus : vaste parvis avec arrêts bus dédiés, cheminements piétons sécurisés, accès et parking vélos..., éléments de mobilier urbain, information dynamique,...



Exemple d'aménagement intermodal d'une place de gare avec affectation d'espace à chaque mode

3. Les correspondances bus/ bus et bus/ trains sur les principales directions doivent être mieux aménagées

La coordination des horaires et la garantie des correspondances constituent souvent le maillon le plus faible de la chaîne modale train + bus.

Le diagnostic a montré que par exemple, sur la tranche horaire de pointe du matin, les correspondances bus/ trains sont particulièrement mauvaises avec les trains au départ vers Charleroi (seulement 4 correspondances « acceptables », dans les 20 minutes, sur 21 services bus en arrivée).

Après enquête auprès des voyageurs, il pourrait être également judicieux de mieux aménager les correspondances entre les principaux services des deux TEC qui permettent de réaliser des déplacements du sud vers le nord de l'entité.

A noter cependant que les gares de référence pour les TEC Brabant wallon et Hainaut sont actuellement Nivelles d'une part et La Louvière d'autre part. Par ailleurs, le système de correspondances risque d'être fortement revu dans le cadre de la mise en place du Métrobus de La Louvière (lignes structurantes avec rabattements). Ces éléments seront à tenir à l'œil pour l'évolution future de l'offre sur Seneffe et Manage.

4. Les accès et stationnements modes doux sont à repenser

En complément de mesures qui viseraient à mettre en œuvre un réseau cyclable maillé, cohérent et continu et à développer ce maillage de manière à faciliter le rabattement à vélo vers la gare de Manage, la création en gare d'un parc vélos digne de ce nom apparaît indispensable.

Ce parc devrait offrir des capacités suffisantes, il devrait être abrité, et son emplacement judicieusement choisi, au plus près des quais, dans un endroit visible et sécurisé.



Exemple d'abri- vélos en gare : L'abri est visible, bien localisé, aux abords immédiats des quais et du bâtiment voyageurs

5. L'information multimodale et les services en gare sont à développer

L'information :

- ⇒ Une information en temps réel sur les départs des prochains trains devrait être disponible à l'entrée des quais

- ⇒ Cette information pourrait être complétée d'un écran déporté en sortie de gare, donnant également en temps réel les départs des prochains bus TEC



- ⇒ les voyageurs devraient pouvoir bénéficier à leur arrivée, idéalement dès la sortie de gare, d'une information sur les dessertes de bus (plan de réseau), sur la ville (plan de situation avec indication des administrations, commerces etc...)

Les services :

- ⇒ en l'absence d'un guichet d'accueil, un automate permettant de se procurer un titre de transport devrait être installé à l'entrée des quais
- ⇒ une salle d'attente devrait être mise à disposition
- ⇒ les quais devraient être rendus accessibles pour les personnes à mobilité réduite
- ⇒ enfin un simple nettoyage régulier des passages souterrains à utiliser pour rejoindre les quais, permettrait de rendre ces lieux de transit obligé plus conviviaux et plus attractifs

➔ *Aménager la Place de la gare de Familleureux dans un esprit multimodal*

Cette halte, sans guichets, est pourvue aujourd'hui d'aménagements minimaux. Un projet de requalification est programmé sur la place voisine utilisée actuellement comme parking par les riverains et les utilisateurs de la halte.

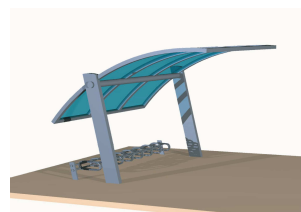
Un certain nombre d'actions simples permettraient en complément d'optimiser le confort d'accueil de cette halte :

1. Qualité de l'infrastructure, quais et abris voyageurs :

- ⇒ sécuriser les cheminements piétons en accès aux quais
- ⇒ privilégier un revêtement en dur des quais, plus « confortable » par temps humide ou pluvieux
- ⇒ augmenter la capacité des abri-voyageurs et le nombre de sièges disponibles et abrités
- ⇒ améliorer la signalétique directionnelle

2. Accueil modes doux

- ⇒ couvrir la dizaine d'arceaux pour vélos disponibles



Exemple d'abri pour vélos

3. Disponibilité de l'information aux voyageurs

- ⇒ remplacer sur chaque quai les actuelles valves horaires par des supports plus larges, plus visibles et abrités

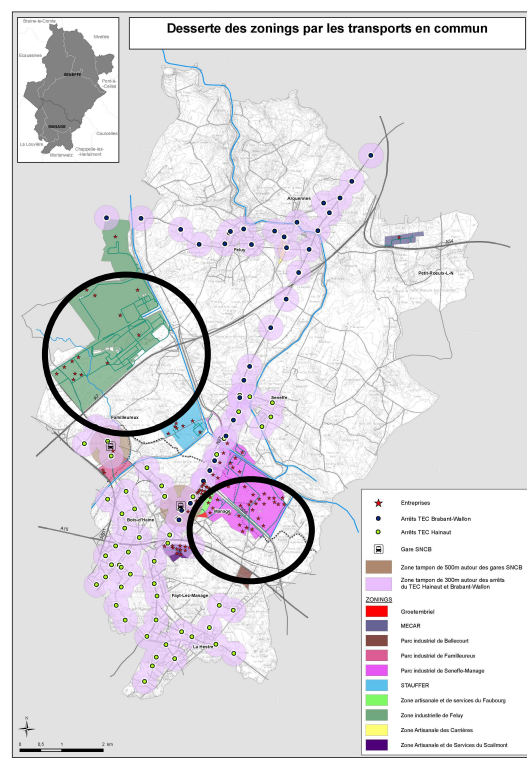
- ⇒ donner une information plus complète sur les horaires trains, directions, valoriser les correspondances possibles dans les gares voisines (Manage, Braine-le-Comte, Charleroi)
- ⇒ apporter également le cas échéant une information sur les lignes TEC en passage ou terminus, horaires, directions.

2.3.5 Desserte des zones d'activités

Rappel des principaux constats de la phase diagnostic

Deux zonings majeurs sur l'entité non directement desservis par les transports en commun :

- o **Le parc industriel de Seneffe- Manage** qui emploie près de 2 700 personnes ;
- o **La zone industrielle de Feluy** : 22 entreprises y occupent actuellement plus de 2100 personnes ;
- o Un mode de déplacement quasi exclusif pour se rendre dans ces zonings : la voiture
- o Après enquête auprès d'environ 1 800 employés de ces deux zonings, il apparaît que les provenances sont assez similaires. Arrondissements de :
 - Soignies : 20 à 28% des employés
 - Charleroi : 19 à 27%
 - Mons : 13 à 16%
 - Thuin : 13 à 14%
 - Divers : 24 à 26%



➔ **Mise en place d'une desserte expérimentale entre le cœur de ces zonings et la gare de Manage**

Compte tenu de la proximité immédiate de la gare de Manage, à moins de 10 minutes du cœur du parc, il pourrait être intéressant de mettre en place à des heures ciblées, des services directs irriguant les parcs et les reliant rapidement à la gare de Manage.

La gare de Manage offre en effet de nombreuses possibilités de déplacement, en direct ou via une correspondance :



Destination	Ligne	Liaison	Temps de parcours(1) (depuis la gare de Manage)
Charleroi-sud	117	directe	41'
La Louvière-sud	108, 117	directe	14'
Braine-le-Comte	108	directe	16'
Nivelles	117 + 124	1 correspondance	24'
Soignies	96 + 108	1 correspondance	21'
Mons	108 + 118	1 correspondance	27'

(1): hors temps de correspondance éventuelle

Nous préconisons la mise en place d'un circuit de desserte, « à titre expérimental », plusieurs facteurs rendant en effet hypothétique le succès d'une telle desserte :

- ⇒ la voiture offre des temps de déplacement très compétitifs pour rejoindre les zonings du secteur à partir des pôles environnants ;
- ⇒ il y a obligation de correspondance pour de nombreux déplacements en train (de Soignies et Mons, notamment) ; il faut également prendre en compte les temps de déplacement en amont des salariés pour rejoindre leur gare de départ, les difficultés possibles de parking etc...
- ⇒ les intentions déclarées d'utilisation éventuelle de tels services sont apparues limitées lors de l'enquête réalisée auprès des employés des zonings.

Les conditions du succès

- Un itinéraire irriguant bien les parcs
- Des horaires ciblés : à préciser après enquête auprès des principaux employeurs ; plusieurs rotations sont à prévoir
- De bonnes correspondances en gare de Manage avec les principaux trains
- Une tarification adaptée - combinée train
- Une implication, une sensibilisation et une information efficaces des employeurs et des employés de ces zonings avant le lancement

En fonction du succès rencontré par cette expérience, il pourrait être envisagé, dans un second temps, d'élargir cette desserte, après enquête, aux parcs voisins, zone artisanale et de services du Faubourg, parcs de Seneffe-Stauffer et Seneffe-Tyberchamps.

2.3.6 Optimisation des conditions de lisibilité et de confort du réseau bus

Afin d'encourager à une utilisation accrue du réseau de transport en commun, des efforts devraient être menés afin de rendre le réseau TEC plus accessible. L'accessibilité du réseau s'entend au sens propre, accessibilité des véhicules, des lieux d'arrêt et de correspondance, mais également au sens figuré en rendant les lignes de transport plus visibles et plus attractives pour les non-utilisateurs et plus compréhensibles et plus lisibles pour tous.

→ Améliorer l'état des infrastructures

- ⇒ Généraliser le marquage au sol visible de l'ensemble des zones d'arrêt ;
- ⇒ Sécuriser les cheminements piétons d'accès aux arrêts ;



En commençant progressivement par les arrêts les plus importants en termes de fréquentation, centres des villages, pôles d'échanges, arrêts au plus près des principaux générateurs de trafic :

- ⇒ Surélever et élargir les trottoirs des zones d'arrêt afin de faciliter l'accès aux véhicules des personnes âgées, à personnes à mobilité réduite ;
- ⇒ Équiper ces arrêts d'abribus et de mobilier urbain de type bancs/ sièges, poubelles, cadres d'information, signalétique directionnelle...
- ⇒ Offrir des équipements d'accueil (arceaux) pour les vélos
- ⇒ Assurer un suivi qualitatif de l'état des infrastructures : lutter contre les tags, remplacer les vitres d'abris cassées et les sièges détériorés, veiller à la propreté des arrêts et de leurs abords

→ Mettre à disposition de la clientèle une information transport de qualité

- ⇒ Équiper les abris voyageurs de supports permettant l'affichage des horaires de lignes en passage, d'un plan du réseau, d'informations tarifaires
- ⇒ Développer dans la mesure du possible aux arrêts les plus fréquentés, l'installation, comme en gare de Manage, de supports d'information dynamiques annonçant les délais d'attente des prochains bus

- ⇒ Mettre à disposition une information transport au plus près des utilisateurs potentiels, c'est-à-dire à l'accueil de bâtiments administratifs de type, Maison Communale, bureaux de poste, CPAS..., à l'entrée des principaux générateurs de trafic : horaires de lignes, plans de réseau, tarifs...

A noter que la SRWT peut étudier et financer l'équipement des points d'arrêt. Les TEC peuvent à ce sujet relayer les demandes spécifiques des communes. Les abribus et leur entretien incombent cependant aux communes. La problématique de la cartographie (affichage aux arrêts et plans des réseaux) est à l'étude au niveau du TEC Hainaut qui ne dispose pas actuellement de support.

2.4 Recommandations en matière de modes doux

2.4.1 Circulation piétonne et Personnes à Mobilité Réduite

De manière générale, la promotion des modes de déplacements doux, qu'ils soient cyclables ou pédestres, se concrétisent à différents niveaux, interdépendant les uns des autres. Ainsi :

- la constitution d'un réseau et d'itinéraires préférentiels ;
- la réalisation d'infrastructures spécifiques ou adaptées ;
- et la promotion de ces modes de déplacement auprès de publics cibles ;

participent à la mise en place d'une réelle politique en faveurs des piétons et des cyclistes.

Les tableaux de bord reprennent les mesures concrètes d'aménagement, en relation avec le constat élaboré en phase 1 et les objectifs généraux et locaux définis en phase 2.

→ Promotion de la marche à pied

De manière plus générale, pour la promotion de la marche à pied, les critères suivants seront recherchés :

- ✓ **Garantir l'accessibilité.**
- ✓ **Assurer la sécurité.**
- ✓ **Rechercher le confort.**
- ✓ **Veiller à l'embellissement**
- ✓ **Intégrer et préserver l'environnement.**

De manière plus concrète, dans tous les aménagements, il faudra veiller à respecter les points suivants en matière :

o D'accessibilité

- Assurer une meilleure complémentarité avec les transports publics : offre, fréquence, aménagement des arrêts, ... ;
- Au niveau de la conception des aménagements d'espaces publics, considérer le piéton en premier lieu, concevoir plus d'espaces dédiés aux piétons ;

- Mettre en œuvre une adaptation progressive des traversées piétonnes aux normes d'accessibilité et aux normes PMR (fixer des objectifs en terme de délai) ;
- Préférer la continuité du cheminement (réseau) plutôt que les interventions ponctuelles ;

o **Sécurité**

- Interagir avec le trafic motorisé : assurer une meilleure coexistence avec les voitures, le respect des aménagements, instaurer des zones de limitation des vitesses, etc. ;
- Intégrer l'aspect sécurité dans les projets, en ce compris les équipements (par exemple en combinant des plans d'éclairage public) ;
- Veiller à l'utilisation de revêtements adaptés qui évitent les chutes ou les accidents en cas d'intempéries (gel, pluie, etc.).

o **Confort**

- Mieux équiper : éclairage spécifique, mobilier urbain approprié, protection des intempéries, meilleure localisation des services à proximité des zones d'habitat ;
- Encourager la rationalisation des matériaux employés (efficacité, rapidité de réparation), tout en gardant la spécificité des quartiers ;
- Mettre en avant les critères de confort (incitant à la marche) en termes de dimensionnement et de revêtements des aménagements ;
- Promouvoir la rationalisation du mobilier urbain, en particulier en termes d'implantation et d'encombrement au sol, notamment en ce qui concerne les étals des commerces ou les terrasses du secteur Horeca.

o **Embellissement**

- Améliorer l'environnement naturel, architectonique et psychologique : prendre appui sur un réseau vert, valoriser les repères existants, soigner le design, rechercher les séquences visuelles, assurer la rénovation du bâti limitrophe, rationaliser la signalisation régionale, etc.

o **Environnement**

- Rechercher les performances environnementales et intégrer des critères environnementaux dans la conception des projets piétons (confort acoustique, propreté, qualité de l'air, verdurisation) ;
- Créer une trame verte suffisamment dense ou valoriser la trame existante pour permettre à tout piéton de se déplacer en utilisant des cheminements plaisants alternant "le vert et le gris." .

→ La constitution d'un réseau

Ce réseau doit prendre en compte le type d'usagers potentiels, ses caractéristiques et les spécificités de son déplacement. Un marcheur confirmé sur un sentier de randonnée n'aura pas les mêmes exigences qu'un chaland dans une rue commerçante. Dans la majeure partie des cas, l'accessibilité aux personnes moins valides (PMR ou personnes à mobilité réduite) pourra être un critère de performance minimale dans les zones fortement fréquentées ; dans d'autres cas, la coexistence entre piétons et cyclistes sera évaluée. Chemins pédestres séparés ou sites partagés avec d'autres usagers (en ce compris motorisés), l'ensemble des possibilités et des contraintes doit pouvoir être évalué.

Sur les communes de Seneffe et Manage, le RAVeL et le pré-RAVeL constituent une trame solide sur laquelle le réseau séparé peut se baser. Celui-ci sera complété par les aménagements sur les voiries du réseau routier classique, à savoir le réseau régional et communal.

Différentes actions sont possibles :

- Repérage et inventaire des cheminements existants, notamment chemins et sentiers vicinaux ;
- Maintien des chemins existants recensés ;
- Remise en état des chemins dégradés ;
- Entretien régulier des chemins existants ;
- Repérage des chaînons manquants ou des barrières infranchissables ;
- repérages des pôles d'attraction ou des pôles générateurs de déplacement ;
- Réalisation de nouveaux aménagements ;
- Mise en place de signalisation de ces chemins (balisage de promenades ou simple fléchage de destination).

→ La réalisation d'infrastructures adaptées

Les trottoirs et traversées de chaussées sont les éléments essentiels du cheminement piéton sur lesquels doivent porter la majorité des efforts. Différentes actions sont possibles :

- Prise en compte systématique des piétons et PMR dans tous les aménagements de voirie (normes CWATUPE), notamment :
 - o Les largeurs disponibles entre obstacles (mobilier, stationnement, terrasses, etc.) ;
 - o les pentes maximales ;
 - o Le traitement des bordures de trottoirs et filets d'eau ;
 - o La qualité du revêtement.

NB : Voir le "Guide de bonnes Pratiques pour l'Aménagement de Cheminements Piétons accessibles à tous", Manuels du MET n° 10, octobre 2006 et le "Vade-mecum des personnes à mobilité réduite dans l'espace public", Bruxelles Mobilité, édition mai 2008.



- Dans le centre des villages, réalisation de trottoirs continus, dégagés, confortables ;
- Modération des vitesses en agglomération ;
- Mise en place de sentiers et raccourcis au sein des villages ;
- Aménagements de traversées : marquage, signalisation, éclairage renforcé, îlots permettant de traverser en deux temps ;
- Synergie avec les traversées cyclistes ;
- Accessibilité aux gares (quais), aux arrêts de bus ;
- etc.

Des mesures sont également nécessaires afin que les traversées des routes importantes soient rendues plus visibles. Les débouchés des chemins sur ces axes sont parfois peu aménagés, et il est souvent difficile aux piétons de les traverser. Les mesures de sécurité routière reprises par ailleurs dans ce PiCM, sur les axes routiers importants contribuent à améliorer cette situation. Hors des zones urbanisées, s'il est difficile de réaliser des aménagements de type îlots centraux, il devrait au moins possible de dégager les débouchés des chemins (végétation...) et de marquer des traversées piétonnes.

En ce qui concerne en particulier la problématique des PMR :

- La prise en compte des malvoyants doit être spécifiquement étudiée car elle pose d'autres types de problèmes, parfois contradictoires avec ceux des chaisards (marquages spécifiques, dalles de repérage, etc.) ;
- Il est recommandé de développer un partenariat avec un PMR vivant dans la commune ou avec les associations oeuvrant en la matière pour localiser les problèmes, définir des priorités et rechercher les solutions ;
- Le travail devra porter également sur les entrées des bâtiments publics qui, bien souvent, sont inaccessibles aux PMR ;
- La désignation d'un membre dédié de la cellule Mobilité permettrait de prendre en compte systématiquement les PMR dans tous les projets, que ce soit dans l'aménagement des espaces publics, des bâtiments publics ou privés (commerçants, hôteliers, banques, ...).



2.4.2 Liaisons cyclables

Comme pour le piéton (voir chapitre précédent), le cycliste est particulièrement sensible dans ses déplacements quotidiens :

- au confort (espace réservé, revêtement, entretien, encombrement, nuisances sonores, pollution, environnement, etc.) ;
- au caractère direct de son itinéraire ;
- aux coupures qui entravent son cheminement ;
- à la sécurité routière et sociale.

Les mesures à mettre en place pour promouvoir ce type de déplacement viseront donc à répondre à ces attentes.

→ La création d'itinéraires cyclables

Un itinéraire cyclable peut comporter des sections autonomes par rapport au trafic (le RAVeL par exemple), des sections en bordure de route, sans que les cyclistes ne soient mêlés au trafic (trop intense ou rapide) et des sections où les cyclistes sont sur la chaussée, les conditions de vitesse automobile leur garantissant un confort et une sécurité satisfaisants.



L'essentiel pour le cycliste est de trouver un **itinéraire continu** (sans traversée ou section impraticable), **direct** et demandant le **moindre effort physique**, cet itinéraire lui permettant de se rendre vers les pôles d'intérêt situés à proximité de son point de départ (entre 3 et 5 km en moyenne pour un cycliste pour 1 km en moyenne pour un piéton).

→ La réalisation d'infrastructures

L'objectif principal est de sécuriser le réseau cyclable régional et communal par des aménagements appropriés au niveau des sections courantes et des traversées.

o Voiries communales

Sur les voiries communales, les mesures de type "infrastructure" à prendre sont :

- Dans les traversées de villages et hameaux : modération de trafic, pas d'aménagement cyclable particulier, éventuellement bandes cyclables suggérées au niveau des intersections ou rues à faible visibilité (logos vélos, chevrons) ;
- Dans les centres de village, si voies à sens unique: généralisation des sens uniques limités (obligatoire sauf exception depuis le 1er juillet 2004) ;

- Pour les voiries entre les villages : limitation des vitesses à 50 km/h, pas d'aménagement cyclable séparé, pistes cyclables marquées ou bandes cyclables suggérées, selon l'emprise disponible et la densité/vitesse du trafic motorisé, aménagement de bandes latérales polyvalentes ;
- Pour les chemins de remembrement et sentiers : panneaux F99C ou circulation locale uniquement ;
- De manière générale : installer de la signalisation et du balisage ;
- Améliorer les revêtements qui sont de qualité insuffisante à certains endroits. Par exemple pour les voiries en pavé, il est parfois possible d'apposer une bande de confort en asphalte de 60 cm de large afin de les rendre plus cyclables, indépendamment des contraintes techniques locales ;
- Pour les sentiers et chemins ruraux, le stabilisé est une technique intéressante.

o **Grands axes routiers**

Au niveau des traversées des grands axes routiers, pour permettre une traversée en bonne sécurité des cyclistes, les aménagements doivent comprendre au minimum :

- La possibilité de traverser en deux temps, donc un îlot central d'une largeur d'au moins 2 m (qui est la longueur d'un vélo), si possible en dur ;
- Des passages piétons et une traversée cycliste marqués ;
- Du marquage au sol avec logo « vélo » ;
- De la signalisation spécifique ;
- Un éclairage adapté ;
- Dans le cas d'un carrefour à feux, il est nécessaire de marquer un tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes qui préfèrent accomplir la traversée en deux temps ;
- Dans le cas d'un giratoire, il existe plusieurs possibilités pour intégrer le cycliste : soit il s'insère directement dans l'anneau, soit il contourne l'anneau par une piste spécialement aménagée. La solution optimale varie en fonction du trafic, de la taille du giratoire, de l'emprise ;

o **Le stationnement**

Une bonne infrastructure cyclable ne se conçoit pas sans un parking où garer son vélo en sécurité. Le type de parking dépend de la durée de stationnement. Les meilleurs râteliers sont ceux qui permettent de cadener le cadre et la roue avant. Le système le plus adapté pour le stationnement en voirie (et pour un coût d'installation relativement faible) est l'arceau (U renversé). Ils sont placés près des commerces et services ou encore dans les écoles, de préférence :

- Dans un endroit bien visible (contrôle social) ;
- En dehors du cheminement piéton ;

- A proximité immédiate de l'entrée piétonne des bâtiments (les cyclistes ne font pas un long trajet à pied entre le parking et leur destination) ;
- Pour du stationnement de moyenne ou de longue durée, ils doivent être couverts et éclairés ;
- Pour le stationnement de longue durée, dans un endroit non surveillé (gares et arrêts de bus) il faut prévoir des boxes à vélos, payants ou non, ou au moins un enclos fermé à clef.



« Exemple de boxes à vélos à la gare de Tournai »

- Ils seront, selon les besoins, accompagnés d'une signalisation spécifique "stationnement cyclable".

➔ Mesures d'accompagnement et de promotion

Comme pour la promotion de la marche à pied, les actions de promotion du vélo sont multiples et variées. La mise en place d'une cellule vélo au sein du département mobilité, ou la désignation d'un responsable vélo, devrait permettre de développer des initiatives visant à encourager l'utilisation du vélo dans la commune et, dans la mesure où le retour vers le vélo nécessite inévitablement un grand changement des mentalités, un effort important de communication autour des actions menées. Les actions potentielles sont :

- l'organisation de rangs scolaires à vélo. A cet égard, il faut constater que les avantages éducatifs de l'usage du vélo pour un enfant sont très importants. Se déplacer à vélo, c'est :
 - o être libre de ses mouvements, être autonome et responsable ;
 - o respecter l'environnement ;
 - o se préparer aux autres modes de déplacements en situation réelle, en acquérant des réflexes de conducteur ;
 - o faire un effort physique (beaucoup d'enfants et de jeunes n'ont plus aucune résistance physique à l'effort) ;
 - o diminuer ses frais de déplacement ;
 - o réduire le trafic et l'insécurité aux abords des écoles
 - o joindre l'utile à l'agréable.

- la promotion du brevet cycliste auprès des écoles et des enfants âgés de 10 à 15 ans ;
- L'organisation d'événements comme par exemple le beau vélo de RAVeL, la semaine de la mobilité ;
- Des initiatives de démonstration ou d'incitations (policiers à vélo, etc.) ;
- L'organisation de cours pour adultes hésitants ;
- L'offre de services annexes (gravure anti-vol, atelier d'entretien, contrôle technique, etc.) ;
- La mise en place de parcours culturels et touristiques ;
- La réalisation de plan de déplacements scolaires ;
- la parution d'articles de fond, visant une sensibilisation générale dans la presse locale ;
- la publication d'un numéro spécial du journal communal sur la thématique ou sur les actions réalisées ;
- la tenue de réunions publiques, où sera expliqué la teneur des projets et qui visera à désamorcer les peurs ou les malentendus possibles ;
- des expositions ;
- des initiatives d'intéressements financiers, comme peuvent prendre les employeurs en remboursant un certain montant par km parcourus ;
- des initiatives en partenariat avec les associations sportives ;



2.4.3 Sécurisation d'abords d'écoles

Les communes sont particulièrement attentives à la sécurisation des abords d'écoles et des subventions spécifiques sont accordées par la Région wallonne pour la réalisation de travaux sur les voiries communales. Le nombre d'écoles sur le territoire wallon est d'environ 4000, réparties de la manière suivante : environ 700 établissements sont situés le long de routes régionales et à peu près 3300 le long de routes communales.



Sur base de différentes enquêtes menées auprès des établissements scolaires, il apparaît que les problèmes les plus fréquemment rencontrés en termes de sécurité aux abords des écoles concernent les vitesses excessives des automobilistes dans la rue de l'école et le stationnement anarchique aux heures d'arrivée et de départ des élèves.

Nous pouvons constater que les écoles reprises dans les communes de Seneffe et Manage présentent majoritairement peu de problèmes réels de sécurité. Néanmoins, les cheminements piétons de par la largeur et/ou l'encombrement des trottoirs et le stationnement sauvage, sont souvent peu confortables.

→ **Une extension du périmètre et une meilleure identification des sites**

Les abords d'écoles ne doivent pas être limité en termes de périmètre aux différentes entrées et traversées piétonnes face à celles-ci mais élargies vers les arrêts de transports en commun, les parkings organisés et les quartiers d'habitations. En ce qui concerne le périmètre de délimitation, il faut inscrire la réflexion à une échelle plus large que le seul « abord d'école » en intégrant le quartier ou l'îlot. Pour modifier le comportement de l'automobiliste entrant dans une zone 30 aux abords d'une école il faut qu'il y soit invité par le changement d'environnement, un aménagement de type urbain, l'éclairage, le revêtement, réduction de largeurs de chaussée par marquage, stationnement en chicane, rétrécissements de voirie, plateaux, giratoire, coussins berlinois,... L'efficacité des mesures de sécurisation passe par l'aménagement des abords immédiats de l'école et par la lisibilité de la fonction de la voirie à l'échelle du quartier.

→ **Les « Chemins de l'école »**

Il s'agit de cheminements courts qui permettent de rejoindre une école depuis une concentration d'habitat. Le but est de créer les conditions de sécurité adéquates pour permettre aux enfants de se rendre en vélo ou à pied à l'école. Pour cela, quatre principes sont mis en œuvre :

- Ralentir la circulation automobile en amont de l'école par dispositifs physiques comme un effet de porte (rétrécissement de la voirie, coussin berlinois, plateau, etc.) ;
- Organiser le stationnement à proximité de l'école y compris prévoir le cheminement piéton du lieu de dépose jusqu'à l'école ;
- Prévoir un trottoir ou un accotement de minimum 1,5m en continu de l'école vers les lieux d'habitat ;
- Prévoir un cheminement sécurisé et continu pour les cyclistes.

3 UN PROJET-PHARE : L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ AUX ZONINGS

L'accessibilité aux zonings présents sur les communes de Seneffe et de Manage est essentielle en vue d'améliorer la stratégie de la mobilité sur ces entités. La réorganisation de cette accessibilité est un enjeu clé du PiCM. Elle permettra de protéger les centres agglomérés du trafic des poids lourds et rationalisera les déplacements des marchandises et de personnes sur le territoire.

Le diagnostic de cette étude a mis en évidence l'inadéquation de la signalisation existante, de même que les itinéraires actuellement privilégiés pour rejoindre les différents zonings des entités. Cette première phase met en avant la confusion sur la dénomination des différents zonings (*ex* : Feluy A-B-C, Seneffe A-B-C, ...), mais également le caractère obsolète voire incomplet de la signalisation d'accessibilité aux zonings. La multitude de portes d'accès aux zonings, leur positionnement pas toujours idéal, leur caractère parfois obsolète, leur manque de mise en évidence sont autant d'éléments qui viennent s'ajouter aux difficultés d'accessibilité aux zonings.



« La multitude de porte d'accès aux zonings, leur signalisation, ainsi que leur localisation complique l'accès aux transporteurs et visiteurs »

Une des recommandations du PiCM est d'instaurer des appellations simplifiées ainsi qu'un zonage cohérent des zonings permettant de faciliter leur accès via les axes structurants des entités. Le PiCM propose trois alternatives en termes de dénomination, des zonages des zonings et de la signalisation de ceux-ci. La première alternative propose 6 ensembles (Feluy Ouest, Feluy Est, Tyberchamps, Gibet², Seneffe et Manage), la seconde préconise ces ensembles regroupés pour la signalisation sur les principaux axe routiers, la 3^{ème} alternative quant à elle se veut plus volontariste

² Zone d'activité industrielle future, dont la dénomination n'est pas fixée.

avec 4 ensembles (Feluy, Tyberchamps/Gibet, Seneffe et Manage) et s'oriente vers une solution idéale. Cette alternative volontariste nécessite la réalisation d'une boucle au sein du zoning de Feluy, permettant une circulation interne optimale. Le PiCM préconise la création d'une route reliant actuellement Feluy A à Feluy B. Une boucle est également possible entre le zoning de Tyberchamps et du Gibet par la création de nouvelles voiries et la mise au gabarit de la rue du long Tri et d'une section de la rue de Tyberchamps.

Le PiCM, avec l'accord de la Direction des Routes de Mons, préconise l'utilisation de codes couleurs sur les panneaux de signalisation pour chaque zonage des zonings. Le code couleur est universel, il suffirait aux entreprises de fournir le code couleur du zoning auquel elles sont associées, permettant ainsi aux transporteurs de rallier ce zonage facilement. Cependant, l'utilisation de ces codes couleurs est optimale lorsque le nombre de couleur se limite à 3 ou 4. L'alternative volontariste évoquée ci-dessus optimiserait l'utilisation des codes couleurs. L'accessibilité des zonings est donc amenée à long terme à tendre vers cette alternative volontariste. Afin de limiter le nombre de couleurs, l'utilisation de couleurs de la même gamme pour des zonages rapprochés (ex : Feluy Ouest - Est, Gibet et Tyberchamps) pourrait être envisagée.

La multitude de portes d'accès aux zonings, évoquée ci-dessus, est une problématique en termes d'accessibilité. Le PiCM préconise une entrée bien marquée par zonage. Cette porte d'entrée devra être localisée de sorte à être visible à une distance respectable et arborera la dénomination exacte et la couleur définie pour le zonage en question.



Le PiCM préconise la suppression de l'entrée actuelle de la zone de Faubourg sur la N27, avec l'implantation d'un sens unique de Faubourg à Manage au niveau du pont du chemin de fer. Cette mise en sens unique permettra d'éviter le transit entre ces deux zones et de n'avoir qu'une porte d'entrée pour le zoning de Manage, qui regroupera la zone Faubourg.



« Marquer les entrées de zoning avec une signalisation adéquate et visible. Ci-contre, l'exemple du parc Créalys dans la Province de Namur »

L'information auprès des visiteurs et transporteurs fait également souvent défaut, pas de plan précis, pas d'adresse complète,... Afin de remédier à ces manquements, le PiCM préconise l'aménagement d'aires d'information aux entrées des zonings. Ces aires d'aménagement doivent

permettre aux transporteurs et visiteurs de s'arrêter facilement, et de bénéficier en ces lieux, d'un plan interne du zoning, leur permettant de localiser facilement chaque entreprise et de pouvoir les rejoindre. La pertinence des plans présentés sur ces aires d'informations et le suivi au sein même du zoning influera sur les déplacements au sein de celui-ci.

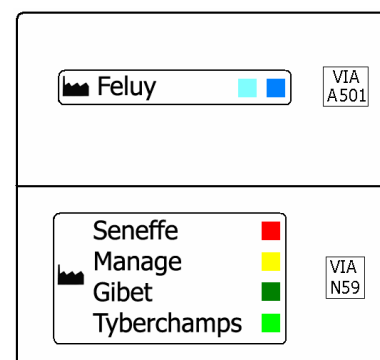


L'exemple de Créalys - Aire d'information à l'entrée du zoning, cette aire est assez grande pour le stationnement de poids lourd.



Organisation interne du zoning selon un code couleur pour faciliter l'accessibilité

Le PiCM réorganise la signalisation d'accès aux zonings depuis le réseau routier régional. Cette accessibilité aux zonings revoit la signalisation dans son ensemble et doit être conforme avec la nouvelle organisation mise en place (nouvelles dénominations, réorganisation des portes d'entrée, nouveaux codes couleur). Cette signalisation se cale sur les axes routiers principaux que sont l'A15 (E42), l'A7 (E19), l'A501 et la N59 et aux bretelles de sorties jusqu'aux zonings. Le PiCM propose une signalisation d'accessibilité aux zonings renvoyant les transporteurs et particuliers sur ces routes à gabarit suffisant. Cette signalisation évite un maximum la N27 et ses zones d'agglomérations (Fayt-lez-Manage, Manage, Seneffe, Arquennes).



« Une réorganisation de la signalisation directionnelle depuis les grands axes selon un code couleur »

Le PiCM préconise en outre un réaménagement complet du rond point sur la N59 au niveau de l'entrée de zonings de Seneffe et Manage, afin que celui-ci puisse supporter le trafic futur et mieux intégrer les entrées de zonings.

La signalisation préconisée par le PiCM s'organise à partir des axes routiers évoqués ci-dessus (cf. FP-Se 1 Alternative 1 ; FP-Ma 1 Alternative 1).

- *L'A7 en provenance de Nivelles* : Les transporteurs sont dirigés vers l'A7 pour le zoning de Feluy-Est, l'A7->A501 pour le zoning de Feluy-Ouest et l'A7->N59 pour les zoning de Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps.
- *L'A7 en provenance de Mons* : les transporteurs sont dirigés vers l'A15->N59 pour Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps, sur l'A7->A501 pour le zoning de Feluy-Ouest et l'A7 pour le zoning de Feluy.
- *L'A15 en provenance de Mons* : les transporteurs sont dirigés vers l'A15->N59 pour Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps, sur l'A7->A501 pour le zoning de Feluy-Ouest et l'A7 pour le zoning de Feluy.
- *L'A15 en provenance de Charleroi* : la signalisation renvoie les transporteurs vers la N59 pour les zoning de Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps, sur l'A501 pour le zoning de Feluy-Ouest et sur l'A501->A7 pour le zoning de Feluy-Est.
- *L'A501 en provenance de La Louvière* : les transporteurs sont dirigés vers l'A15->N59 pour les zonings de Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps et l'A7 pour le zoning de Feluy-Est.
- *L'A501 en provenance d'Ecaussinnes* : les transporteurs sont dirigés vers l'A7 pour le zoning de Feluy-Est et l'A15->N59 pour les zonings de Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps.
- *L'A54 en provenance de Charleroi* : les transporteurs sont dirigés vers l'A7 pour le zoning de Feluy-Est, l'A7->A501 pour le zoning de Feluy-Ouest et l'A7->N59 pour les zoning de Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps.
- *La N59 en provenance d'Ecaussinnes* : les transporteurs sont dirigés sur la N59 pour l'ensemble des zonings.
- *La N59 en provenance de Chapelle-lez-Herlaimont* : les transporteurs sont dirigé sur la N59 pour Seneffe, Manage, Gibet et Tyberchamps, sur l'A15 -> A501 pour le zoning de Feluy-Ouest et l'A501-> A7 pour le zoning de Feluy-Est.

Alternative 1 :

- Définir 6 ensembles, à savoir les zonings de Feluy Ouest (anciennement zone A) et Feluy Est (anciennement zone B et C), Tyberchamps, Gibet (en projet), Seneffe et Manage (comprenant également Faubourg et Groetembriel) ;

- Supprimer la signalisation actuelle reprenant le zonage des zonings de Feluy, Seneffe et Manage ;
- Supprimer les itinéraires inadaptés caractérisés par des ruptures de jalonnement ;
- Définir un code couleur pour chacun des ensembles ;
- Réalisation des nouvelles portes d'entrées reprenant le code couleur adéquat ;
- Améliorer les itinéraires par l'implantation d'une signalisation assurant une bonne lisibilité (reprenant les nouvelles dénominations et les codes couleur).

Alternative volontariste (3):

- Définir 4 ensembles, à savoir les zonings de Feluy, Tyberchamps/Gibet, Seneffe et Manage (comprenant également Faubourg et Groetembriel) ;
- Supprimer la signalisation actuelle reprenant le zonage des zonings de Feluy, Seneffe et Manage ;
- Supprimer les itinéraires inadaptés caractérisés par des ruptures de jalonnement ;
- Définir un code couleur pour chacun des ensembles ;
- Réalisation des nouvelles portes d'entrées reprenant le code couleur adéquat ;
- Améliorer les itinéraires par l'implantation d'une signalisation assurant une bonne lisibilité (reprenant les nouvelles dénominations et les codes couleur) ;
- Réaliser des zones d'informations aux transporteurs à l'entrée des zonings ;
- Mettre en place d'un système d'information des transporteurs par les entreprises (communication directe, site internet, plan du zoning,...).

4 *TABLEAU DE BORD DE SENEFFE*

➔ *Documents ci-après*

5 FICHES-PROJETS DE SENEFFE

➔ *Documents ci-après*

6 *TABLEAU DE BORD DE MANAGE*

➔ *Documents ci-après*

7 FICHES-PROJETS DE MANAGE

➔ *Documents ci-après*